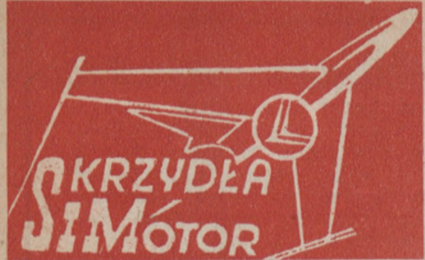


Na lotniskach klubowych naszego kraju panuje ożywiony ruch. Wiosna w pełni, piloci Ligi Lotniczej, trenują z zapałem. W tym roku będziemy latać jeszcze lepiej! Foto: LL — Koszewski.

WARSZAWA ● ROK WYDANIA VIII ● 12 KWIETNIA 1953 ● NR 15 (355) ● CENA 70 GR

Na naszym kursie

W KOŃCU marca br. odbyło się w Warszawie VIII plenarne posiedzenie Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, które poświęcone było omówieniu wielkiej historycznej roli towarzysza Józefa Stalina i wpływu Jego genialnej nauki na rewolucyjne przeobrażenie narodu polskiego, na to, że możemy dziś w wolnej i niepodległej Polsce budować jasne i szczęśliwe życie, lepsze jutro Ojczyzny — socjalizm.

Przewodniczący KC PZPR towarzysz Bolesław Bierut w wygłoszonym na Plenum referacie pt. „Nieśmiertelne nauki towarzysza Stalina orężem walki o dalsze wzmocnienie partii i Frontu Narodowego" zawarł głęboką ocenę olbrzymich zasług Wielkiego Stalina dla naszej partii i klasy robotniczej, dla narodu polskiego i budownictwa podstaw socjalizmu w naszym kraju. Referat ten, przyjęty jednomyślną uchwałą Plenum KC, stał się wytyczną w pracy całej Partii.

„**Winniśmy przede wszystkim** — mówił na Plenum tow. Bolesław Bierut — **uświadomić sobie i wyjaśnić całemu narodowi wyjątkowe znaczenie, wielki i nieporównywalny wpływ życia i dzieła towarzysza Stalina na te olbrzymie, epokowe w dziejach naszego narodu przemiany rewolucyjne i przeobrażenia społeczne, które uwarunkowały ukształtowanie — w obecnych najsprawiedliwszych granicach — rozwoju Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, szybko rosnące jej siły twórcze oraz nowe warunki gospodarcze i kulturalne, jakich nigdy przed tym Polska nie miała i mieć nie mogła**".

To Stalin — wielki Przyjaciel naszego narodu od początku swej rewolucyjnej działalności wyrażał swe sympatie dla polskiej klasy robotniczej i dla jej rewolucyjnej awangardy, dla walki narodu polskiego o wolność i niepodległość. To w w duchu idei i wskazań Stalina wychowała się i rosła kadra polskich komunistów, którzy w najcięższych latach hitlerowskiej okupacji powołali do życia PPR i pod kierownictwem wielkiego ucznia Stalina — towarzysza Bieruta zwycięsko utorowali drogę do Polski Ludowej. To dzięki Stalinowi powstał w ZSRR zalążek Ludowego Wojska Polskiego — I Dywizja im. T. Kościuszki. To dzięki Stalinowi powstał na ziemi radzieckiej 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" — zalążek Ludowego Lotnictwa, to dzięki Niemu utworzono 1 Polską Dywizję Lotniczą, która u boku niezwyciężonego, najlepszego na świecie lotnictwa radzieckiego przeszła chlubny szlak bojowy od Wisły do Łaby. To dzięki ZSRR, dzięki Stalinowi Ojczyzna nasza wyzwolona została spod jarzma hitlerowskiej okupacji, spod wyzysku kapitalistów i obszarników, by rozpocząć nowe, lepsze, radośniejsze życie — budownictwo socjalizmu.

„**Jest rzeczą nieodzowną po zgonie towarzysza Stalina** — wskazał tow. Bolesław Bierut na VIII Plenum — **uświadomić całemu narodowi polskiemu rolę Stalina i najdonioślejsze dla naszej historii narodowej Jego wiekopomne zasługi dla sprawy niepodległości Polski**".

Śmierć Józefa Stalina głębokim bólem przepełnia serca polskich robotników, chłopów i inteligencji pracującej, głębokim bólem przepełnia serca polskiej młodzieży. Walcząc jeszcze ofiarniej i wydajniej o sprawę socjalizmu w Polsce, pogłębiając jeszcze bardziej jedność narodu zespolonego we Froncie Narodowym wokół partii i jej Przewodniczącego, wiernego ucznia Stalina — tow. Bolesława Bieruta, oddają oni hołd Wielkiemu Stalinowi i Jego nieśmiertelnej idei. Do Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej zgłaszają się przodujący ludzie pracy w całym kraju. Pragną oni, gorąco i szczerze oddani ideom i dziełu Stalina, pracować i walczyć jeszcze lepiej w szeregach czołowego oddziału polskiej klasy robotniczej o socjalizm w naszej Ojczyźnie. I w tej właśnie najściślejszej więzi łączącej partię z szerokimi masami bezpartyjnymi tkwi niezwyciężona siła partii.

Właśnie na VIII Plenum nakazał tow. Bolesław Bierut — jeszcze mocniej zewrzeć szeregi milionów Polaków i Polek, we Froncie Narodowym, zwiększyć staranność i sumienność w codziennej pracy, mocniej demaskować i izolować wroga. VIII Plenum KC PZPR uczy nas ciągłego pogłębiania znajomości nauki marksizmu-leninizmu; jeszcze intensywniejszego przezwyciężania starej moralności i starej świadomości; jeszcze większego tępienia biurokracji, kumoterstwa i wszelkich przeszkód na drodze naszego budownictwa socjalistycznego.

„**Zaostrzajmy swą czujność na wszystkich odcinkach naszej pracy** — uczy tow. Bolesław Bierut — **walczmy nieubłaganie z gapiostwem, z beztroską, lekkomyślnością i ślepotą, ze szkodliwym gadulstwem, ułatwiającym zbrodniczą robotę dywersantów, szkodników, szpiegów, których werbują i nasyłają wywiady imperialistyczne. Czujność — winna być nakazem partyjnym, państwowym, moralnym w całym naszym postępowaniu**".

Nauki VIII Plenum KC PZPR i wskazania tow. Bolesława Bieruta są w nowym sezonie lotniczym podstawowym obowiązkiem każdego modelarza, pilota, mechanika i spadochroniarza, każdego instruktora i aktywisty Ligi. Naszą ofiarną i wytężoną pracą w modelarni, aeroklubie, szkole i ośrodku treningowym, w ligowej pracy pokrzyżujemy wraz z masami pracującymi całego kraju wrogie knowania imperialistów. To jest naszą siłą, z której rośnie potęga naszych socjalistycznych skrzydeł, rośnie potężna Polska Rzeczypospolita Ludowa, wierna naukom Wielkiego Stalina. **(kon).**

Z LOTU PTAKA



Z lewej: Tak wygląda gazetka wykonana przez członków LL z Oddziału Miejskiego w Stalowej Woli. Gazetka ta uzyskała I miejsce w konkursie gazetek ściennych, zorganizowanym przez ZGLL z okazji X rocznicy ZWM. Foto: — Ll. Koszewski.

Wspaniale rozwija się w Ludowych Chinach sport lotniczy, który stał się dostępny dla szerokich rzesz młodzieży. Na zdjęciu poniżej — fragment święta lotniczego w Pekinie. Tłumnie zebrana młodzież owacyjnie wita jedną z lotniczek. Foto: CAF



Poniżej: Młodzież Karelo - Fińskiej Republiki Radzieckiej uczy się z zapałem pilotażu szybowcowego. Grupa szkolna pilotów ślizgowych z Pietrozawodska w czasie zajęć praktycznych na jednym z szybowisk DOSAAF.



AEROKLUB ŚLĄSKI PRZEPROWADZA ELIMINACJE DO PIERWSZYCH S. M. P.

Według wiadomości, jakie napłynęły do Redakcji Czasopism Lotniczych, wszystkie Aerokluby Ligi Lotniczej rozpoczęły loty jeszcze przed końcem marca. Ze startu wyszły zarówno szybowce jak i samoloty. Były to przeważnie loty sprawdzające, poświęcone kontroli techniki pilotażu. Nie brakło jednak również i normalnych lotów treningowych, w których szybownicy próbowali zaczepień na pierwszych, słabych jeszcze i nieregularnych prądach termicznych wczesnej wiosny. Żaglowania trwały krótko — po dwadzieścia, trzydzieści minut, wystarczyły jednak na to, by rozsmakować pilotów w pięknie szybowcowego lotu i jeszcze bardziej pobudzić ich dążność do wyczynu.

Na te wyczyny właśnie czekamy. Czekamy wraz z Czytelnikami SiM-u na wiadomości, który aeroklub i który pilot poszczycą się meldunkiem o pierwszym wyczynie lotniczym bieżącego sezonu. Nie pozwólcie nam długo czekać, koledzy piloci. Nie zwlekajcie z osiągnięciami i nie zwlekajcie z meldunkami o nich.

PRZED ELIMINACJAMI DO SMP

Przygotowania do I (X) Szybowcowych Mistrzostw Polski są już w pełnym toku, zarówno ze strony organizatorów imprezy jak i ze strony jej przyszłych uczestników. Z końcem marca Zarząd Główny Ligi Lotniczej rozesłał do klubów pierwsze wytyczne, omawiające prace przygotowawcze jednostek do przeprowadzenia eliminacyjnych zawodów w klubach i do rozpoczęcia akcji rekordów wewnątrzklubowych. Doceniając znaczenie eliminacji przed Szybowcowymi Mistrzostwami Polski, niektóre aerokluby rozpoczęły już prace organizacyjne, mające na celu jak najstaranniejsze wyselekcjonowanie swych przyszłych reprezentantów. Według otrzymanych informacji, bardzo skrupulatnie przygotowuje się do wykonania tego zadania Aeroklub Śląski. Po licznych dyskusjach w gronie aktywu i przodujących pilotów klubu, postanowiono objąć eliminacjami aż szesnastu szybowników wyczynowych.

Ponieważ rozegranie zawodów dla tak licznej grupy przekraczałoby techniczne i organizacyjne możliwości, podzielono tę ilość na cztery grupy po czterech zawodników. Dla każdej z tych grup przeprowadzone zostaną eliminacje w jej własnym zakresie i w osobnym terminie, a zwycięzcy poszczególnych grup, znów w liczbie czterech, zmierzą swe siły w spotkaniu finałowym, które uszereguje ich ostatecznie w kolejności zajętych miejsc. W zależności od ilości przyznanych klubowi miejsc na Mistrzostwach Polski wezmą w nich udział pierwsi dwaj, pierwsi trzej, lub wszyscy czterej zwycięzcy eliminacji. Całość zawodów zaplanowana została w ten sposób, że przeprowadzone zostaną one przy wykorzystaniu sobotnich popołudni, niedziel i innych dni świątecznych, zatem bez odrywania pilotów od pracy czy nauki.



Wśród pilotów startujących po nowe sukcesy w bieżącym sezonie nie zabraknie z pewnością i dziewcząt.
Foto: Koszewski — LL

Zastosowana przez Aeroklub Śląski metoda przeprowadzania eliminacji wydaje się nader celowa i słuszna. Polecamy ją więc również innym większym jednostkom, które z uwagi na liczebność wyczynowców nie będą w stanie rozegrać zawodów dla wszystkich równocześnie. W razie potrzeby można rozpocząć od spotkań ćwierćfinałowych.

WYPEŁNIĆ PUSTE MIEJSCA!

W potężnym ruchu wyczynowym, jaki obserwujemy w naszym szybownictwie od kilku lat, małym stosunkowo zainteresowaniem cieszą się wśród pilotów wyczyny homologowane. Mówi o tym wyraźnie zamieszczona poniżej tabela, w której aż dziesięć miejsc jest dotychczas niezapełnionych żadnym wynikiem... A szkoda, bo wyczyny homologowane mają wartość równorzędną z rekordami krajowymi. Szczególnie teraz, gdy o większości osiągnięć rekordowych decydują szybkości przelotowe, znaczenie konkurencji homologowanych nabiera specjalnej wagi.

U progu nowego sezonu, gdy piloci planują próby bicia rekordów, nie wolno też zapominać o rekordach szybkości. Dotychczas w naszej tabeli jedynie wyniki konkurencji stokilometrowego przelotu szybkościowego były parokrotnie poprawiane w kategorii szybowców jednomiejscowych. Wszystkie pozostałe konkurencje mają osiągnięcia wpisane do tabeli po raz pierwszy i nie były nawet ponownie atakowane.

Weźcie to pod uwagę — wyczynowcy szybkościowi i zajmijcie się w tym roku zapełnieniem tabeli. W zadaniu pomogą wam na pewno „Jaskółka" i „Bocian", które przecież będziecie mieli już do dyspozycji.

„333"

TABELA SZYBOWCOWYCH WYCZYNÓW HOMOLOGOWANYCH

Kategoria / Konkurencja	I — Szybowce jednomiejscowe		II — Szybowce dwumiejscowe	
	Krajowy	Kobiecy krajowy	Krajowy	Kobiecy krajowy
Szybkość przelotu docelowego na trasie 100 km.	Stanisław Skrzydlewski 91.2 km/godz. 4.VI.1952 r.	Lucyna Wlazło 61 km/godz. 4.VI.1952 r.	Andrzej Brzuska Zbigniew Kudzewicz 67.4 km/godz. 8.VI.1951 r.	Irena Kempówna Barbara Dankowska 59.9 km/godz. 9.VI.1951 r.
Szybkość przelotu docelowego na trasie 200 km.			Andrzej Brzuska Ryszard Kosioł 48.53 km/godz. 12.V.1950 r.	
Szybkość przelotu docelowego na trasie 300 km.	Jerzy Wojnar 85.8 km/godz. 10.V.1952 r.	Wanda Zajączkowska 73.7 km/godz. 10.VI.1952 r.	Kazimierz Rossa Grzegorz Chałubek 60 km/godz. 30.VII.1950 r.	
Szybkość przelotu docelowego na trasie 400 km.	Jerzy Adamek 70.8 km/godz. 20.VII.1950 r.			
Szybkość przelotu docelowego na trasie 500 km.	Roman Zydorczak 76.58 km/godz. 19.VII.1952 r.			Aleksander Pawlikiewicz — Zdzisław Pakielewicz 69.75 km/godz. 19.VII.1951 r.

„SKRZYDŁA I MOTOR" NAD SOSNOWCEM

Artykuł ten, SiM poświęca Wam, drodzy Sosnowiczanie. Niejednokrotnie szpalty naszego lotniczego tygodnika, donosiły o Waszym entuzjazmie w pracy dla lotnictwa Ludowej Polski, mówiły o ofiarności społeczeństwa stolicy Zagłębia — Sosnowca na cele popularyzacji lotnictwa.

Niedługo Sosnowiec otrzyma wspaniały obiekt sportowy — Park Kultury i Sportu. Jednym z sektorów Parku „zawładnie" Liga Lotnicza. Powstanie tam miasteczko lotnicze z wieżą spadochronową 40-metrowej wysokości.

SiM pragnie podkreślić z radością wielki udział społeczeństwa Sosnowca w wysiłkach mających na celu wybudowanie miasteczka lotniczego. Godny uznania jest Wasz entuzjazm i zacięcie, z jakim podchodzicie do roboty, towarzysze!

Jacy ludzie — taka praca!

Praca jest — na poziomie, a ludzie... o, ci naprawdę dużo dają z siebie, aby skupić uwagę naszego społeczeństwa w okół spraw lotnictwa, aby pomnożyć jego siły, a w konkretnym wypadku Sosnowca — aby dać Ojczyźnie rzesze nowych skoczków spadochronowych, nowe szeregi modelarzy — przyszłych pilotów, mechaników czy inżynierów lotniczych. I tu niesposób nie wspomnieć o przewodniczącym Miejskiej Rady Narodowej w Sosnowcu — Tadeuszu Stępniu, inżynierze Stanisławie Romiku i Waldemarze Ruszkiewiczu. Ludzie ci, i inni im podobni, dają przykład ofiarnej pracy dla lotnictwa — w Komitecie budowy miasteczka i wieży spadochronowej, chodząc koło tych spraw po prostu jak koło własnych.

Świadectwem zainteresowania Sosnowiczan sprawami lotnictwa jest duża ilość aktywnych kół Ligi Lotniczej przy zakładach pracy i szkołach Sosnowca, jak np. koło Nr 29 przy Biurze Sprzedaży Cementu z Leonem Czekajem na czele, koło przy hucie im. Cedlera, w którym przykładem oddania lotnictwa świeci Eugeniusz Koza, nawijacz silników, koło przy Sosnowieckiej Fabryce Armatur, którego aktywnym prezesem jest Bronisław Kisiel, czy koło przy Hucie „Sosnowiec", gdzie szlifierz Jan Elsner udowadnia, jak można być doskonałym fachowcem w swym zawodzie i jednocześnie dużo dać z siebie dla sprawy upowszechnienia lotnictwa.

Młodzież szkolna Sosnowca bierze czynny udział w pracy dla lotnictwa. Jest w Sosnowcu dużo aktywnych kół szkolnych Ligi Lotniczej, takich jak np. koło przy szkole ogólnokształcącej im. Emilii Plater, gdzie koleżanka Barbara Jupowicz wyróżnia się swą aktywnością lub koło przy Zasadniczej Szkole Zawodowej, w którym bardzo aktywnie pracuje dla lotnictwa kolega Marian Sobieraj.

Wiemy, Towarzysze, że jesteście jednymi z pierwszych, którzy nie szczędzą trudu i wysiłków, aby jak najbardziej upowszechnić lotnictwo, uczynić go czymś bardzo bliskim sercu Waszych kolegów, przyjaciół, znajomych.

W Waszej pracy nie zwalniajcie tempa. Wiecie, jak ważną rolę spełnia lotnictwo w organiźmie naszego ludowego państwa. Wiecie, że lotnictwo nasze, pełniąc czujną straż na polskim niebie, jest ważnym czynnikiem obrony naszego kraju przed zakusami wrogiego nam imperializmu amerykańskiego. Oni, ci spod znaku dolara — chcieliby zniszczyć dorobek naszej pokojowej pracy, pozbawić nasz naród wolności. Na przeszkodzie tym dążeniom stoi potężny obóz pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele, stoją obok sławnych Stalinowskich Sokołów — lotnicy Ludowej Polski.

Wzmacniajcie siłę naszego lotnictwa. Waszym nieustannym wysiłkiem w dziele popularyzacji lotnictwa i jego spraw — dodajcie mocy skrzydłom naszej ludowej Ojczyzny. (z)



Olbrzymia sala w Domu Górnika w Sosnowcu była wypełniona po brzegi...



Wieczorek lotniczy rozpoczęto od wygłoszenia — artykułu wstępnego.



Modelarze z Sosnowca demonstrowali na scenie Domu Górnika swoje modele. Powyżej — pokaz pracy silniczków.



BYŁO to w pierwszym dniu wiosny. „Dom Górnika" w Sosnowcu jarzył się światłami lamp elektrycznych i rozbrzmiewał gwarem pomieszanych głosów — starszych i młodzieży. Zbierali się tu tłumnie. Powitaniom nie było końca; spotykali się piloci i spadochroniarze, modelarze lotniczy, spotykali się korespondenci SiM-u i „Skrzydlatej" oraz sympatycy lotnictwa.

Afisze porozwieszane na mieście donosiły o „wieczorku lotniczym przy mikrofonie", organizowanym przez Zarząd Miejski Ligi Lotniczej i Redakcję „Skrzydła i Motor".

Sosnowiczanie już niejednokrotnie dowiedli swego zainteresowania lotnictwem, w dniu dzisiejszym jednak dali temu wyraz w sposób imponujący. Sala Domu Górnika licząca ponad 800 miejsc była nabita po brzegi, a gromadki młodzieży snuły się jeszcze po holu, oglądając i kupując książki lotnicze na specjalnie urządzonym kiermaszu.

Wreszcie reflektory oświetliły scenę. Popłynęły porywające akordy marsza lotniczego oraz piękne melodie śląskie, w wykonaniu młodzieżowego zespołu harmonistów huty „Milowice" pod batutą tow. Barucha. Każdy występ zespołu harmonistów nagradzany był hojnymi brawami publiczności. Redaktor SiM-u omówił działalność kół Ligi Lotniczej w Sosnowcu i ofiarną pracę miejscowych aktywistów LL, dzięki którym — między innymi — powstanie w Parku Kultury i Sportu miasteczko lotnicze z wieżą spadochronową.

Konferansjerkę prowadził główny reżyser imprezy Eugeniusz Bobrowski. Wieczór lotniczy urozmaiciły tańce klasyczne i ludowe, w efektownym wykonaniu zespołu dyr. Hulanickiej z Państwowej Szkoły Baletowej w Sosnowcu. Ich różnokolorowe kostiumy jak barwne kwiaty przewijały się przez cały program.

Popłynęły ze sceny melodyjne piosenki, publiczność słuchała w skupieniu deklamacji wierszy lotniczych, pogadanek redaktorów SiM-u o modelarstwie i sporcie lotniczym oraz oklaskiwała skecze wykonane przez Koło LL przy Dąbrowskim Zjednoczeniu Przemysłu Węglowego w Sosnowcu. Błysk lampy elektronowej przypominał co chwila o niestrudzonej pracy fotoreportera SiM-u.

Jako żywy przykład spopularyzowania sportu lotniczego opowiedzieli swój lotniczy życiorys obecni na sali członkowie Aeroklubu Śląskiego: pilot Krystyna Makowska, instruktor szybowcowy Zbigniew Rawicz i znana spadochroniarka Anna Francke. Publiczność niemilknącymi oklaskami wyraziła uznanie dla młodych sportowców i z tym większą jeszcze aprobatą oklaskiwała pojawienie się na scenie modelarzy, przyszłych adeptów sztuki latania, którzy zaimprowizowali pokazy swoich modeli.

Na widowni zapanowała cisza dopiero w chwili ciągnienia losów loteryj-

Ośrodek Modelarstwa Lotniczego w Stalinogrodzie. Z lewej jedynaczka kursu Aurelia Kulawik, z prawej Ernest Polaczek.

Pałac Młodzieży w Stalinogrodzie przygotowuje się pełną parą do zawodów eliminacyjnych.



...I W STALINOGRODZIE

nych. Maleńka rączka 4-letniej Jagusi decydowała o wygranej. Wśród książek o tematyce lotniczej i biletów na przeloty samolotem oraz szybowcem nad Stalinogrodem, główna wygrana (przelot samolotem ze Stalinogrodu do Warszawy i z powrotem) przypadła Wioletcie Łosińskiej, córce pracownika Nowej Huty.

Mieszkańcy Sosnowca nie pamiętają imprezy lotniczo - artystycznej o podobnie bogatym i żywym programie. Wieczorek był niewątpliwie udany. Popularyzacja zagadnień lotniczych w takiej formie i przy tak dojrzałej organizacji jaką wykazał Zarząd Miejski Ligi Lotniczej z prezesem Tadeuszem Stępniem i kierownikiem Oddziału Stanisławem Meusem na czele — osiągnie zawsze zamierzony cel propagandowy i będzie przykładem dla innych Oddziałów LL.

Mieszkańcy Sosnowca zasługują na wyrazy uznania za głęboką sympatię i zrozumienie spraw lotniczych, które podkreślili nie tylko licznym przybyciem na imprezę w dniu 21 marca, ale podkreślają je również w codziennej pracy, przez zakładanie kół LL, szkolenie nowych kadr modelarzy i pilotów oraz jak obecnie — czyniąc przygotowania do budowy miasteczka lotniczego.

Więcej takich i podobnych wieczorów lotniczych jak w Sosnowcu, więcej spotkań czytelników z autorami czasopism i książek lotniczych, przyczyni się niewątpliwie do masowego zainteresowania sportem lotniczym.

*

Jesteśmy w Pałacu Młodzieży w Stalinogrodzie. Duża modelarnia skupia około 60 modelarzy. Szkolenie odbywa się grupowo, według zaawansowania w pracy.

Pracownia na ogół jest wyposażona dobrze; są tu różne narzędzia i kilka obrabiarek — ale to dla grup starszych — mówi instruktor Stanisław Kubit — bo młodsi budują na razie tylko modele kartonowe.

Brak jest przy modelarni składnicy na materiały. Listewki, sklejki i inny surowiec leży na szafach i oknach, co stwarza pozory nieporządku.

Modelarnia nie tak dawno przechodziła przełomowy moment. Niewłaściwe kierownictwo spowodowało dezorganizację pracy i w związku z tym kilkudziesięciu modelarzy zaniechało szkolenia. Obecnie instruktor Jan Tomaszewski, nowy kierownik, wykazuje dużo dobrej woli i pod jego kierownictwem młodzi modelarze powracają do normalnych zajęć.

W modelarni zastaliśmy grupę młodszą. Niektórzy z modelarzy budują drugi lub trzeci model, jak np. 12-letni Adaś Krach z Bytomia, którego ojciec pracuje jako wiertacz w przedsiębiorstwie naftowym. Franio Derenda — harcerz z 6 klasy szkoły podstawowej, Karolek Bocianek z Chorzowa, którego ojciec również jako robotnik pracuje w hucie „Batory". Najwięcej modeli zbudował jednak 14-letni modelarz Piotr Franciak, bo osiem, w tym kilka silnikowych. Modelarz ten, o dużych aspiracjach, wybiera się w przyszłości do Technikum Mechaniczno-Elektrycznego w Bielsku.

*

Wojewódzki Ośrodek Szkolenia Modelarskiego różni się od modelarni w Pałacu Młodzieży. Jest tu wzorcowo urządzona składnica materiałów modelarskich, duża sala szkoleniowa, dobrze wyposażona; nie mieliśmy jednak szczęścia do modelarzy, dopiero się schodzili.

Pierwsza przyszła Aurelia Kulawik z Szopienic. — Zdolna i pracowita jest nasza jedynaczka — mówi instruktor Zbigniew Łęcznar, udzielając dziewczynce wskazówek przy budowie „Żaka". Jest to jej drugi dopiero model, ale Aurelka bardzo dokładnie i z dużą precyzją wykonuje swoją pracę. — Przy modelach mogę pracować cały dzień, znajdując w tym ogromnie dużo przyjemności i pożytku — zwierza się nam nasza rozmówczyni. — W przyszłości chciałabym wstąpić do Szkoły Oficerskiej, ale najpierw pójdę do Technikum w Bielsku.

Ernest Polaczek majstruje przy modelach o napędzie silnikowym; zakłada statecznik do silnikówki i przypina płaty do kadłuba. Jest synem robotnika i ZMP-owcem, uczęszcza już do II klasy Szkoły Zawodowej w Stalinogrodzie. Ernest zbudował dwa szybowce, a teraz robi silnikówkę typu „SiM".

Instruktor pokazuje różne modele szybowców i samolotów silnikowych, zwrócił naszą uwagę na silnik odrzutowy wykonany przez Wiktora Skudło.

Słaba frekwencja na szkoleniu w Wojewódzkim Ośrodku Szkolenia Modelarskiego zdarzyła się wyjątkowo w dniu naszych odwiedzin.

Dyscyplina jednak wśród modelarzy, podobnie jak pilotów oraz techników lotniczych, jest jednym z podstawowych warunków decydujących o ich lotniczej przyszłości. I o tym powinni pamiętać zarówno wszyscy modelarze, jak i ich instruktorzy.

HANNA JANKOWSKA



Wiktor Skudło z Ośrodka modelarskiego LL w Stalinogrodzie objaśnia działanie prototypu swojego najnowszego silnika pulsacyjnego.

W skrócie

Z NOTATNIKA SPRAWOZDAWCY

Z każdego wyjazdu, jak to się mówi — „w teren", pozostaje bardzo dużo materiału w postaci notatek. Część z nich zostaje wykorzystana w obszernych sprawozdaniach, a część ma niejednokrotnie większą wymowę, jeśli jest podana konkretnie — w skrócie. Poniżej podajemy kilka notatek z ostatniego raidu SiM-u do Stalinogrodu i Sosnowca.

●

Zarząd Stalinogrodzkiego Okręgu LL przesłał w dniu 9 marca br. pismo do DOSAAF — ZSRR w którym między innymi czytamy: „...zmiana nazwy naszego miasta z Katowic na Stalinogród jest wielkim wydarzeniem w historii naszego województwa. Członkowie Ligi Lotniczej i wszyscy, którzy żyją i pracują w tym mieście, mamy w sobie siłę, która pozwoli nam, by imię naszego miasta mogło zawsze brzmieć dumnie, by wszyscy mówili o naszych czynach..."

●

Podczas wieczorku lotniczego przedstawiciel naszej redakcji wręczał książeczki lotnicze modelarzom Sosnowca, którzy zdobyli odznakę I stopnia. Byli to: Włodzimierz Dudek, Leszek Igła, Ryszard Szafirski, Zbigniew Krawczyk, Jan Fiszer i Czesław Weisco, uczniowie instruktora Ryszarda Redera.

●

Jedyną modelarką w Sosnowcu jest, jak się okazało, 17-letnia Jadwiga Kozak. Obecnie kończy ona II stopień wyszkolenia modelarskiego i uczęszcza na teoretyczny kurs szybowcowy. Będzie startować na zawodach eliminacyjnych z modelem silnikowym.

●

Stalinogrodzki Okręg Ligi Lotniczej organizuje wkrótce we własnym zakresie kursy skoszarowane dla pilotów szybowcowych i osobno silnikowych. Kurs taki odbędzie się w Gliwicach i będzie miał na celu podwyższenie kwalifikacji pilotów. Koszta kursów pokrywają Oddziały.

●

Krystyna Makowska, pilot szybowcowy i silnikowy i jednocześnie instruktor, prowadzi w Miejskim Oddziale LL w Stalinogrodzie ponadplanowy kurs teoretyczny pilotażu szybowcowego, wykazując się wzorową pracą społeczną.

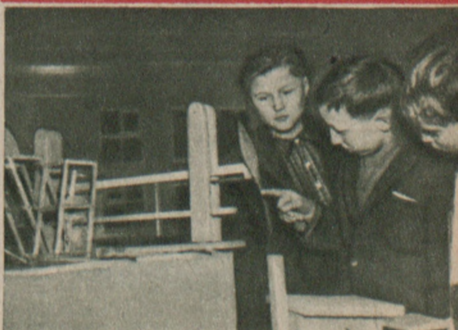
Oprócz budowy modeli latających modelarze z Pałacu Młodzieży wykonują pomysłowe makiety szkoleniowe. Na zdjęciu model wieży spadochronowej.



Zawody mikromodeli za pasem. Bardziej zaawansowani w Pałacu Młodzieży mają już modele przygotowane.



Jak pracuje silnik gumowy? Na to pytanie daje odpowiedź mała „hamownia", wykonana przez modelarzy w Pałacu Młodzieży.



W DZIESIĄTĄ ROCZNICĘ ZWYCIĘSTW STALINOWSKICH SOKOŁÓW



Nad Kubaniem

W ROKU 1943 nastąpiła wczesna, słoneczna wiosna. Śnieg stopniał szybko i obnażył ślady historycznego zwycięstwa pod Stalingradem i u podnóża Kaukazu — rozbite działa, czołgi, samochody i inny sprzęt wojenny hitlerowców.

Nastąpił wielki przełom w przebiegu wojny. Inicjatywa w walkach naziemnych przeszła do wojsk radzieckich. Rozwijała się silna kontrofensywa Armii Radzieckiej na wielu frontach.

Hitlerowcy, starając się za wszelką cenę utrzymać dotychczasowe pozycje dla wyruszenia na Północny Kaukaz, uporczywie trzymali się każdej wsi i każdego wzgórza. Chcieli się zrewanżować za poniesioną w zimie porażkę.

Zachodnia część Kubania przedstawia falisty i nierówny teren, co pomagało nieprzyjacielowi, a utrudniało manewry wojskom radzieckim. Sukcesy działań wojennych wymagały współpracy lotnictwa.

Na niebie Kubania zawiązały się liczne walki powietrzne. Faszyści zmuszeni byli przejść do obrony, i to w powietrzu, gdzie dotychczas czuli się najsilniejsi.



Początkiem przełomu w przebiegu walk powietrznych był wspaniały bój nad Kubaniem.

Zbliżał się kwiecień. Sine niebo Kubania nie było spokojne. Zawiązywały się potyczki niewielkich ugrupowań myśliwców. Potyczki te przeszły wkrótce w jeden wielki powietrzny bój. Takich zaciętych bitew jeszcze nie było.

Wróg rozpoczął walkę o niebo Kubania licząc na powodzenie. Nie darmo jeszcze w początkach działań wojennych ściągnęli Niemcy do tego rejonu od 2 000 — 2 500 samolotów. Dowództwo hitlerowskie obiecywało sobie zdobyć również inicjatywę na ziemi. Przecież dotychczas Armia Radziecka szybko pędziła wroga z południa, z Kubania. A Kubań, to wrota Kaukazu, droga do nafty.

Towarzysz Stalin rozkazał skoncentrować na Kubaniu w rejonie prowadzonych walk nie mniejszą ilość samolotów. Na tych odcinkach frontu odbywało się codziennie sto i więcej walk powietrznych.

Faszyści starali się pokonać radzieckich lotników nie tylko ilością samolotów. Ich gazety trąbiły, że gdy nadejdzie okres ocieplenia, radzieckie lotnictwo nie potrafi przeciwstawić się hitlerowskiemu. Niepowodzenia swych lotników w zimie tłumaczyli „rosyjskimi mrozami i śniegami". Powietrzne bitwy nad Kubaniem pokazały jednak coś wręcz przeciwnego.

Przede wszystkim radzieckie lotnictwo stało się o wiele silniejsze, gdyż zostało uzupełnione doskonałymi radzieckimi myśliwcami nowej konstrukcji.

Faszystowscy lotnicy nie mieli już teraz liczebnej przewagi nad lotnictwem radzieckim. Poza tym radzieccy piloci dysponowali wielkim doświadczeniem i byli zahartowani w walce.

Zastosowali oni nową taktykę walki powietrznej. Nowe taktyczne zasady radzieckich pilotów myśliwskich przynosiły im zwycięstwa.

Opisane są one w bojowej kronice tych dni. Oto niektóre z nich:

- **„Major gwardii Kriukow w ciągu kilku minut unieszkodliwił trzy niemieckie samoloty";**
- **„Młody pilot kubański D. Glinka zestrzelił w ostatnim czasie dziewięć maszyn nieprzyjacielskich, przy czym trzy z nich — w jednej walce";**
- **Starszy lejtnant Szmielew zestrzelił w przeciągu dnia cztery niemieckie samoloty";**
- **Kapitan gwardii Pokryszkin unieszkodliwił trzy faszystowskie myśliwce".**

Tu rozpoczęła się bojowa sława kapitana gwardii, a dziś trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego, pułkownika gwardii Aleksandra Pokryszkina, dwukrotnego Bohatera Związku Radzieckiego Dymitra Glinki i jego brata — Bohatera Związku Radzieckiego Borysa Glinki oraz wielu innych.

Właśnie tutaj, w kubańskiej bitwie, najlepsi radzieccy myśliwcy stworzyli i zastosowali swoją nową zwycięską taktykę, która uczyniła ich jeszcze silniejszymi i niebezpieczniejszymi dla wroga. Nie darmo samo pojawienie się w powietrzu osławionych radzieckich pilotów przerażało wroga. Niemieccy piloci ostrzegając się wzajemnie przed największym niebezpieczeństwem przekazywali jeden drugiemu przez radio: „Achtung! w powietrzu Pokryszkin". Tu, na Kubaniu po raz pierwszy ujawnił się w całym blasku talent Pokryszkina i jego licznych wychowanków — pilotów myśliwskich.

Na czym polegała osobliwość nowej taktyki radzieckich mistrzów walki powietrznej?

Tu, na Kubaniu pojawiła się znakomita „kubańska etażerka". Myśliwcy stosowali szyk szeregu grup rozmieszczonych na różnych wysokościach. Pojawiła się taktyka rozmieszczenia myśliwców w pionie.

Lotnicy walczyli, podtrzymując jeden drugiego ogniem i manewrem, uprzedzając nagłe ataki przeciwnika gwałtownymi przeciwuderzeniami. Gruba warstwa powietrza — od ziemi do pułapu — znajdowała się pod ich kontrolą.

I jeszcze jedna ważna nowość była z tym związana. Walki powietrzne odbywały się głównie w płaszczyźnie pionowej. „Manewr pionowy", stosowany jeszcze pod Stalingradem, stał się teraz podstawą.

Radzieccy lotnicy stosując coraz szerzej „manewr pionowy" z powodzeniem przeganiali nieprzyjacielskie lotnictwo z pola walki, oczyszczając powietrze dla działań własnych samolotów szturmowych i bombowców.

Masowe naloty radzieckich bombowców i ugrupowań samolotów szturmowych były od czasu walk kubańskich coraz częściej stosowane na wszystkich frontach.

Działania radzieckiego lotnictwa posiadały wyraźny charakter ofensywy.

W przestworzach nad Kubaniem ponieśli hitlerowcy wielkie straty. Radzieccy piloci myśliwscy zdobyli w zwycięskich bitwach przewagę w powietrzu i zapewnili wielkim jednostkom samolotów szturmowych i bombowców możność masowych działań na polu walki. Zdobyte nad Kubaniem doświadczenie w walkach o panowanie w powietrzu, radzieccy dowódcy lotnictwa i piloci z powodzeniem wykorzystywali w powietrznych bojach na innych frontach. Następowały znakomite, wciąż rosnące sukcesy radzieckiego lotnictwa myśliwskiego w bitwach na Kurskim Łuku, nad Donem, przy oswobodzeniu Krymu i w walkach między Wisłą a Odrą. Sukcesy te uwieńczone zostały historycznym zwycięstwem nad Berlinem, klęską hitlerowców na ziemi i w powietrzu.

*

(Opracował ze źródeł radzieckich EFER.)

MŁODY Lotnik

Rok I Nr 15

„KRAKUSY" Z ZAKOPANEGO

Wyścig modeli na uwięzi, który odbył się w ramach zawodów zimowych o puchar tygodnika „Skrzydła i Motor" w Zakopanem był pierwszą imprezą tego rodzaju w Polsce. Dla zorientowania czytelników o modelach typu „Krakus" podajemy kilka ich danych technicznych oraz rysunki i fotografie.

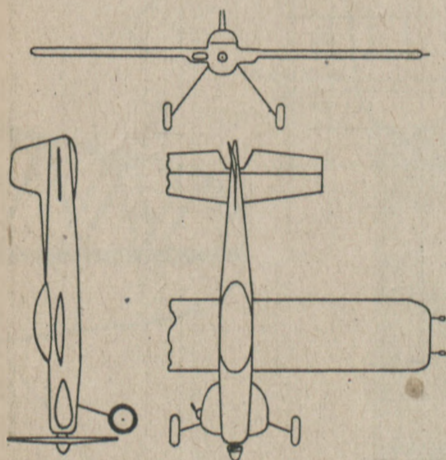
1) **Model Henryka Bazylewicza — Kraków.** Rozpiętość — 594 mm. Długość — 455 mm. Powierzchnia skrzydeł — 8,1 dcm². Powierzchnia statecznika poziomego — 1,9 dcm². Ciężar modelu — 540 g. Silnik — 3.5 cm³. Pojemność zbiornika — 27 cm³.

2) **Model Henryka Bazylewicza — Kraków.** Rozpiętość — 510 mm. Długość — 440 mm. Powierzchnia skrzydeł — 5,6 dcm². Powierzchnia statecznika poziomego — 1,6 dcm². Ciężar modelu — 460 g. Silnik radziecki CAMŁ-50 — 2.5 cm³. Pojemność zbiornika 15 cm³.

3) **Model Witolda Stańczyka — Kraków.** Rozpiętość — 690 mm Długość — 610 mm. Powierzchnia skrzydeł — 8 dcm². Powierzchnia statecznika poziomego — 2,4 dcm². Ciężar modelu — 455 g. Silnik radziecki CAMŁ-50 — 2,5 cm³. Oprócz modeli normalnych w zawodach brały udział również modele redukcyjno-latające. Oto dwa modele zawodników czechosłowackich.

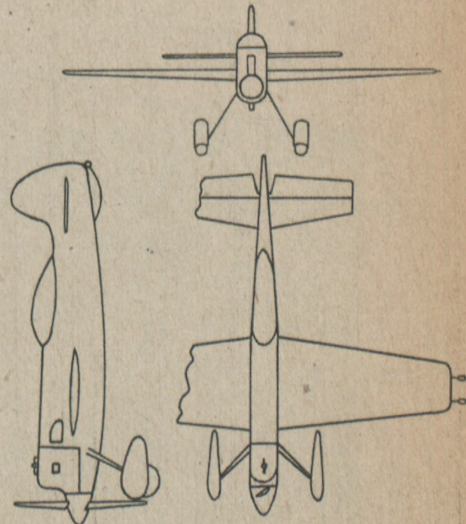
4) **Model Jana Cimbury — Czechosłowacja.** Rozpiętość — 1 100 mm. Długość — 680 mm. Powierzchnia skrzydeł — 16,2 dcm². Powierzchnia statecznika poziomego — 2,36 dcm². Ciężar modelu — 770 g. Silnik Letrno 25 — pojemność — 2,5 cm³.

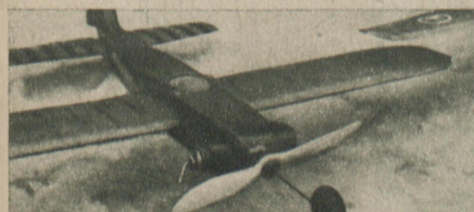
5) **Model Franciszka Dworzaka — Czechosłowacja.** Rozpiętość — 983 mm. Długość — 590 mm. Powierzchnia skrzydeł — 10,35 dcm². Powierzchnia statecznika poziomego — 1,52 dcm². Ciężar modelu 550 g. Silnik — 2,5 cm³.

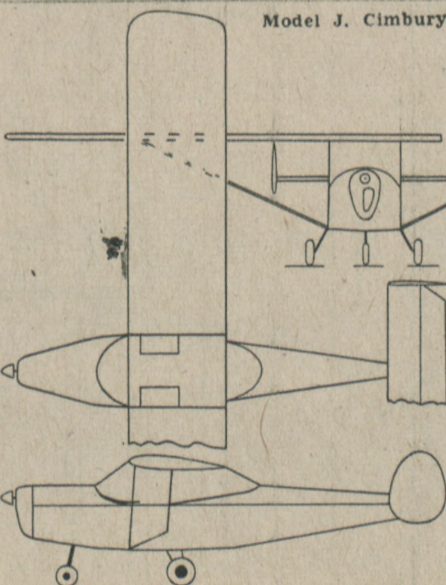


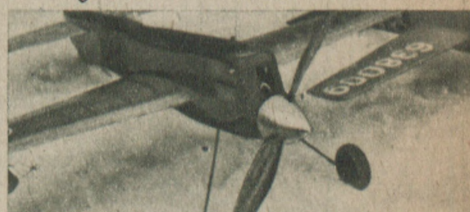


Model J. Cimbury



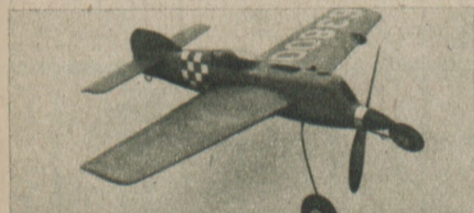




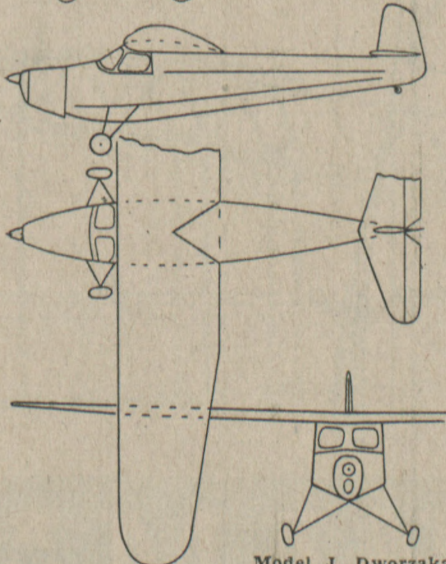


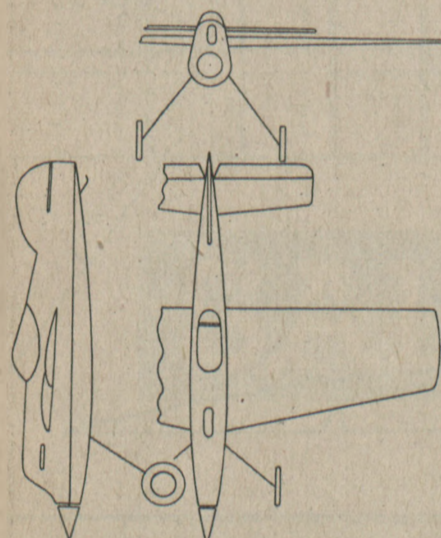
Modele H. Bazylewicza

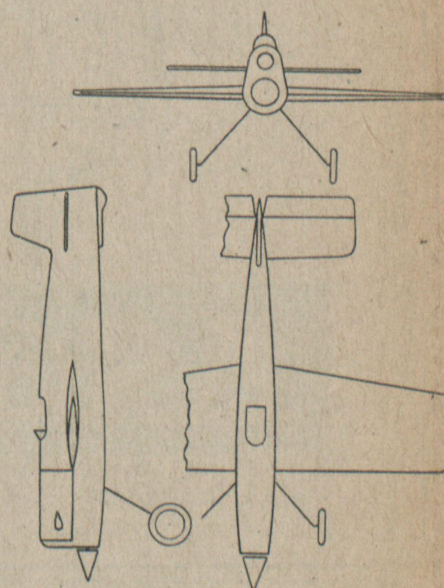
Modele W. Stańczyka





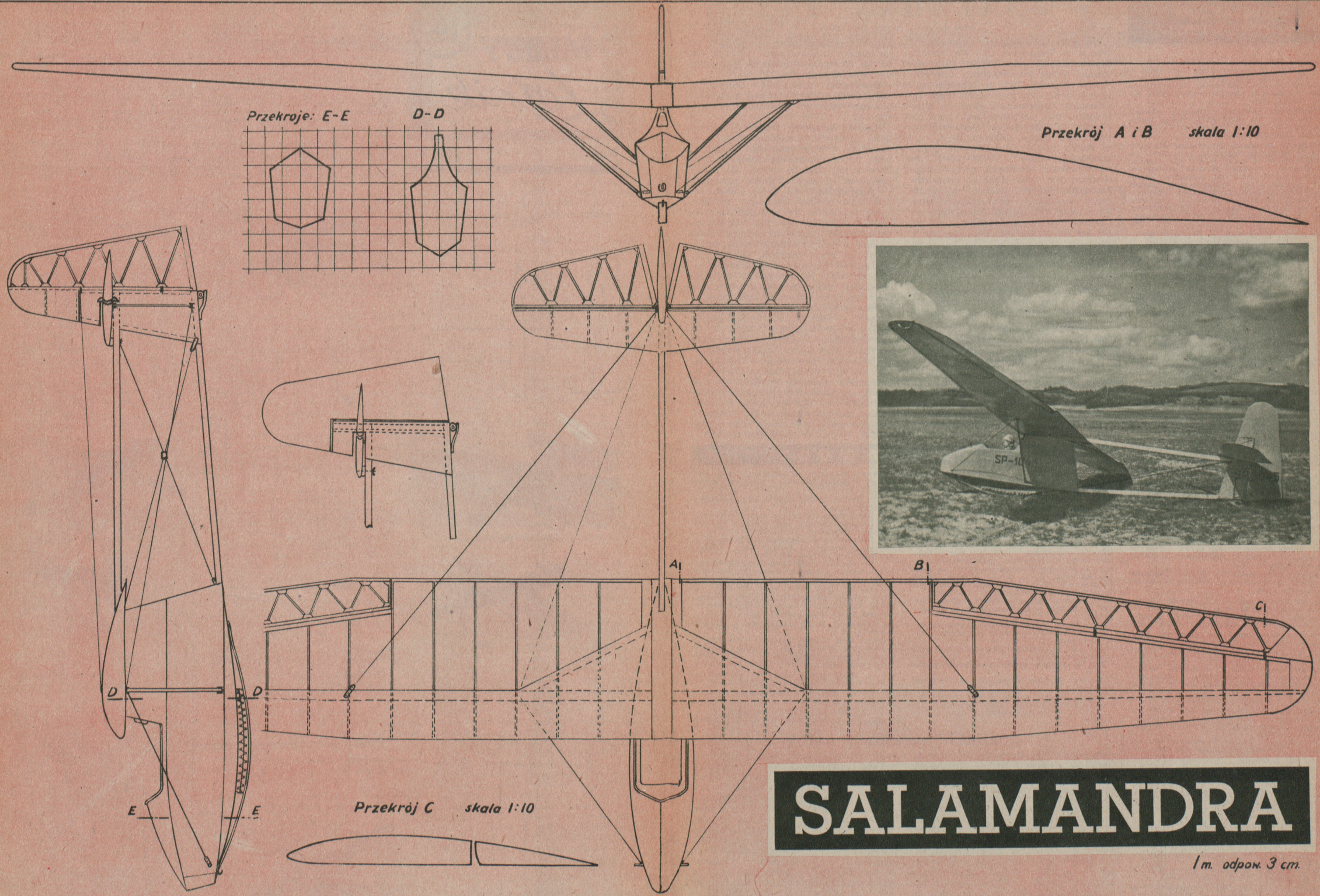






Model J. Dworzaka





Przekroje: E-E
D-D
Przekrój A i B skala 1:10
SP-10
A
B
C
D
D
E
E
Przekrój C skala 1:10
R. Brzeziński
SALAMANDRA
1 m. odpow. 3 cm.

MODELARZOM W ODPOWIEDZI

Tadeusz Domagała — Lublin, ul. Letnia 7 ma do wymiany nowy silnik typu SIM — 2b wraz z częściami zamiennymi. Chętnie wymieni ten silnik na aparat fotograficzny. Zainteresowanych kierujemy pod wyżej podany ardes. (775)

Zdzisławowi Łebkowi z Olkusza oświadczamy, że nie ma racji. Balsę można wydawać tylko na modele wyczynowe i dla modelarzy zaawansowanych. (770)

Okręgowa Składnica Materiałów Modelarskich w Szczecinie wyjaśnia, że notatka zamieszczona w 10 n-rze SIM-u nie całkiem jest słuszna, bowiem przerwa remanentu trwała zaledwie kilka dni, a odmowa sprzedaży indywidualnej spowodowana została chwilowym brakiem materiałów. Wyjaśnienie, bardzo zresztą obszerne i rzeczowe, świadczy dobrze o kierownictwie składnicy, które docenia znaczenie krytyki prasowej. (768)

Zbigniew Urbanowicz z Trzcianki powinien w interesie modelarni zgłosić się do Składnicy w Szczecinie. (762)

Henryk Dahlman z Tolkmicka. Radzimy zasięgnąć informacji w Zarządzie Okręgu Gdańskiego, a sklejka się znajdzie na Waszym terenie. (744)

Czesław Skarbek z Wzdołu Rządowego. Prośby Waszej odnośnie piosenek nie możemy spełnić. Przesyłamy plan modelu, o który również prosiliście. (738)

Jan Frankowski z Bochni. Dane techniczne omawianego samolotu i dokładne rysunki nie są niestety nam znane. (733)

Józefowi Banasiowi z Płoszowa dziękujemy serdecznie za nadesłane zdjęcie. Niestety, do reprodukcji się nie nadaje. Prosimy o lepsze. (773)

Andrzej Maciejewski z Łodzi napisał do nas krytyczny list wyjaśniający, że model kol. Tworusa urwał się z linek sterowniczych, podczas gdy opisywano, że był niestateczny w locie. Uwagę przyjmujemy do wiadomości. Zmiany w regulaminie proponowane przez Was wydają nam się niesłuszne. Jeśli chcemy popularyzować naszą myśl twórczą, to po co proponujecie wprowadzić „Airacobry", „Sabre'y" i „Mustangi" jako modele redukcyjno - latające na zawody? Przypuszczamy, że dość macie naszych samolotów do wyboru, a tłumaczenie, że akurat niektórzy modelarze byli na zawodach z „Chipmunkiem", nie upoważnia nas do zmian w regulaminie. Uwagi Wasze o tzw. „strusiej polityce" nie są chyba skierowane do naszej redakcji. Przyznajemy, że na błędach kiedyś popełnionych uczymy się stale i możemy Was zapewnić, że w dalszym ciągu będziemy się uczyć. Prosimy o nawiązanie szerszej współpracy, o której nas zapewniacie. (812)

Ludwik Baranowicz — Gdynia. Nadesłany szkic zatrzymujemy. Prosimy o dalszą współpracę. (321)

Janusz Drozdowski — Warszawa. Poruszacie temat bezwątpienia ciekawy, ale na razie dla nas nieaktualny. Prosimy o artykuły techniczne do „Młodego Lotnika". (559)

Zdzisław Nowakowski ze Zgorzelca prosi o plany modeli śmigłowców. No cóż — terminu nie podamy, ale nie dajemy również odpowiedzi odmownej. (555)

Juliana Bolewskiego z Piastowa bardzo przepraszamy za spóźnioną odpowiedź. Proponujemy, abyście udali się do Okręgu Warszawskiego LL, ulica Wiejska 21, gdzie otrzymacie wyczerpujące informacje. (530)

Włodzimierz Szydło ze wsi Zendek 97 powinien napisać list w poruszonej sprawie do Zarządu Okręgu LL — Stalinogród, ul. Młyńska 22. (639)

Pod powyższy adres kierujemy również **Brunona Pieszkę** z Kozakowic Górnych.

Bolesław Lisiński z Ostrzeszowa prosi o szczegółowe rysunki „Jastrzębia". Niestety, nie posiadamy. (703)

Tedeusza Pelczarskiego z Krakowa, zapytującego nieśmiało czy może nadesłać plany modeli, prosimy o natychmiastową decyzję. Artykuły i rysunki honorujemy wg ogólnie przyjętych stawek. (709)

Henryka Grabowskiego z Olkusza zawiadamiamy, że nadesłane szkice modeli wykorzystamy. (710)

Julian Jarończyka z Klęczan zawiadamiamy, że w sprawie nabycia papieru do pokrywania modeli powinien się zwrócić do ZOLL-u Kraków, ul. 1 Maja 6 (560)

Inż. Tadeusz Kacperski — Pruszków. Prosimy o materiały techniczne. Z opisu podróży sterowca nie skorzystamy. (629)

„SALAMANDRA"

(opis do planu na str. 232 i 233)

Historia: „Salamandra" powstała w 1936 r. w Warszawskich Warsztatach Szybowcowych jako WWS-1, zaprojektowana przez inż. Wacława Czerwińskiego. Używana była w szkołach szybowcowych — do pierwszych lotów żaglowych. Uratowane z okupacji hitlerowskiej dwa szybowce tego typu pozwoliły w Instytucie Szybownictwa odtworzyć plany „Salamandry" — i w marcu 1947 r. wystartowała piątka zrekonstruowanych WWS-ów - 1. Po wprowadzeniu drobnych zmian konstrukcyjnych, umieszczeniu hamulców aerodynamicznych, zamontowaniu zaczepu do startu za wyciągarką i samolotem oraz wzmocnieniu konstrukcji — „Salamandra" poszła w 1948 r. na serię, znajdując szerokie zastosowanie w szkoleniu w terenie płaskim jako szybowiec przejściowy, umożliwiający zdobycie warunku czasowego i wysokościowego do srebrnej odznaki szybowcowej.

Konstrukcja: Jednomiejscowy zastrzałowy górnopłat drewniany z belkowym kadłubem, usztywniony linkami.

Skrzydło: Całkowicie drewniane, dwudzielne, przymocowane do kadłuba sworzniami i podparte zastrzałem z rury stalowej. Jednodźwigarowe z dźwigarkiem pomocniczym. Profil skrzydła gruby G-387 o dużym współczynniku siły nośnej przy małych wartościach liczby Reynoldsa. Część przednia skrzydła, aż po dźwigar i dźwigarek pomocniczy, kryta sklejką — tworzy keson odporny na skręcanie. Pozostała część skrzydła kryta płótnem opierającym się na rzadko rozstawionych żebrach (co 40 cm). Skrzydło wyposażone jest w hamulce aerodynamiczne.

Usterzenie: drewniane. Stateczniki kryte sklejką, stery płótnem. Statecznik poziomy wsparty zastrzałem z rurki stalowej.

Kadłub: belkowy. Dwie skrzynkowe belki ogonowe wzmocnione są wykrzyżowaniem z drutu stalowego. Do górnej belki przymocowane są okucia skrzydłowe. Przód kadłuba tworzy sklejkowy „kajaczek" o sześciokątnym przekroju — rozszerzonym ku górze, celem zapewnienia pilotowi swobody ruchów. Przez nos kabinki przechodzi rurka stalowa służąca do noszenia szybowca. Amortyzację szybowca stanowi płoza jesionowa wraz z zasznurowaną dętką. Z przodu płozy znajduje się hak dla liny gumowej, a w nosku kadłuba — zaczep do startu za wyciągarką. Pod statecznikiem pionowym zamocowana jest płoza ogonowa amortyzowana gumą.

Dane techniczne: rozpiętość — 12,5 m, długość — 6,45 m, wysokość kadłuba — 1,45 m, powierzchnia nośna — 16,8 m², wydłużenie — 9,3, obciążenie powierzchni 11,6 kG/m², ciężar własny — 116 kG, ciężar użyteczny — 78 kG, ciężar całkowity 194 kG, doskonałość — 15, minimalna szybkość opadania — 0,84 m/sek, szybkość przy maksymalnej doskonałości — 56,3 km/godz, szybkość minimalna (lądowania) — 38,5 km/godz, współczynnik obciążenia łamiącego — 11.

ANDRZEJ GLASS

10 MAJA ZAWODY!

§ 1. Zarząd Główny Ligi Lotniczej organizuje dnia 10.V.1953 r. we Wrocławiu I Ogólnopolskie Zawody Modeli Pokojowych.

§ 2. W zawodach mogą brać udział zawodnicy zgłoszeni przez Z. O. L. L. przy czym ilość zawodników ogranicza się do trzech na każdy Okręg.

§ 3. Każdy zawodnik może zgłosić po jednym modelu do każdej kategorii.

§ 4. Każdy zawodnik składa do swojego Okręgu wypełnioną czytelnie „Kartę Zgłoszeń" oraz plan modelu w szkielecie w skali 1:5 wykonany starannie w tuszu na kalce lub kartonie. Z. O. L. L. prześlą „Karty Zgłoszeń" Z. G. L. L. w nieprzekraczalnym terminie do dn. 30.IV.1953 r.

§ 5. Modele zgłoszone do zawodów muszą być wykonane własnoręcznie przez zgłaszającego.

§ 6. Ustala się następujące konkurencje:

Kat. A Modele o układzie normalnym kryte papierem

pod Kat. A₁ Modele o układzie normalnym kryte mikrofilmem

Kat. B Modele bezogonowe kryte papierem

pod Kat. B₁ Modele bezogonowe kryte mikrofilmem

Kat. C Modele specjalne (autożyra, śmigłowce i skrzydłowce) kryte papierem

pod Kat C₁ Modele specjalne kryte mikrofilmem.

Uwaga: do wszystkich kategorii są dopuszczone wyłącznie modele z napędem gumowym.

§ 7. Modele muszą odpowiadać następującym przepisom:

— Największa rozpiętość skrzydeł 800 mm.

— Długość kadłuba nie większa niż rozpiętość skrzydeł.

— Dopuszczalny maksymalny ciężar 20 g.

— W autożyrach i śmigłowcach największa średnica wirnika 800 mm.

— W wypadku stosowania dwóch wirników odległości między zewnętrznymi krawędziami obwodu Koła zakreślonego przez wirniki nie może przekraczać 900 mm.

§ 8. Modele wszystkich kategorii wykonują po trzy starty z ręki, przy czym mierzona jest tylko długotrwałość lotu.

§ 9. Przyjmuje się następująco punktacje indywidualne:

średni czas z sumy czasów 3-ch lotów.

zespołowa: Suma średnich czasów uzyskanych przez zawodników danej ekipy dzielona przez regulaminową ilość zawodników.

§ 10. Kompetencje Komisji Zawodów określa Regulamin XVIII O. Z. M. L.

§ 11. Na zawodach obowiązują przepisy Kodeksu Sportowego F. A. I.

KOMISJA SPORTOWA ARP
(SEKCJA MODELARSTWA LOTNICZEGO)

KUKURYDZA ZAMIAST BALSY

Radzieccy modelarze czynią ostatnio próby zastosowania rdzenia kukurydzy zamiast balsy. Okazało się, że rdzeń kukurydzy jest trzykrotnie lżejszy od balsy. Jeden centymetr sześcienny rdzenia kukurydzy waży 0,05 grama. Doświadczenia wykazały, że rdzeń kukurydzy w wielu wypadkach może zastąpić balsę. Ze względu jednak na małą wytrzymałość trzeba obrabiać go bardzo ostrożnie. Rdzeń trzeba koniecznie dobrze wysuszyć i skleić klejem kazeinowym średniej gęstości Rdzeń kukurydzy trzeba stosować tak, aby można było go obrabiać wzdłuż włókien.

Przebywanie łodygi kukurydzy na mrozie osłabia rdzeń. Ażeby uniknąć pęknięć, nie należy sklejać rdzenia cellonem i nie należy także pokrywać cellonem powierzchni tego materiału. Miejsca sklejeń winny być przetarte drobnym papierem ściernym. Gdy sklejamy rdzeń kilkakrotnie, trzeba przeczekać aż przeschną dolne warstwy klejonego elementu. Drobno utarty rdzeń zmieszany z cellonem stanowi doskonałą szpachlówkę. Trzeba pamiętać, że rdzeń kukurydzy chłonie chętnie wilgoć i na skutek tego powiększa się w swej objętości.

Loty wysokościowe na ... ziemi

Nasz czytelnik, pilot Kazimierz Hyjek przysłał nam artykuł, w którym dzieli się swymi wrażeniami z badania w komorze niskich ciśnień w GOBLL-u. Za pomocą odpowiednich urządzeń osiąga się w komorze warunki atmosferyczne jakie istnieją na różnych wysokościach oraz bada oddziaływanie tych zmian na organizm pilota.

(red.)

* * *

Kiedy dowiedziałem się, że jedziemy do komory niskich ciśnień, byłem wraz kolegami bardzo zaciekawiony — jaką też wysokość wytrzymamy bez tlenu.

Wnętrze komory, wykonanej ze stalowej blachy, wyposażone jest w inhalatory, fotele dla pacjentów, telefon do porozumiewania się z obsługą zewnętrzną pomp i aparatury oraz wysokościomierz i wariometr. Poza tym komora ma w ścianach dwa okienka dla obserwacji z zewnątrz. Każdy z nas zajął miejsca obok aparatów tlenowych. Wśród trzech kolegów znalazła się również jedna koleżanka. Zauważyłem, że wszyscy byliśmy nieco podnieceni mającym za chwilę nastąpić fikcyjnym startem na nieznaną wysokość. Lekarz przypomniał nam, by donieść mu o każdej odczutej zmianie.

Na znak doktora włączone zostały pompy i ruszyliśmy w górę z szybkością wznoszenia 15 m/sek.

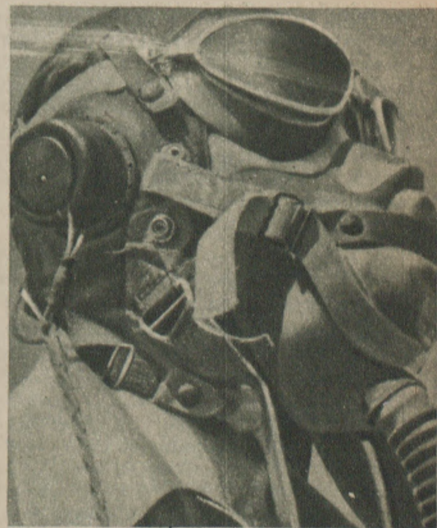
Strzałka wysokościomierza przesuwała się coraz wyżej. Na razie nie odczuwaliśmy żadnych zmian. Kiedy wskazówka osiągnęła wysokość 4 500 m wstrzymano wznoszenie, a my na przygotowanych uprzednio kartkach wykonywaliśmy przez 5 minut proste odejmowanie 1 000 — 1 = 999, 999 — 1 = 998. Trzeba było pisać równo i starannie, a na zakończenie wyraźnie podpisać się. Nasz lekarz założył maskę tlenową i w czasie „lotu" obserwował nas uważnie, zadawał pytania i notował. Zatrzymaliśmy się ponownie na 6 000 metrów. W tym czasie wystąpiły takie objawy jak pogłębienie oddechu i czerwienienie twarzy. Na drugim przystanku znowu jak poprzednio wykonywaliśmy swoje proste działania arytmetyczne zakończone podpisem. Pismo wyglądało już nie tak równe jak poprzednio.

Po pięciominutowej przerwie nastąpiło dalsze obniżenie ciśnienia. Ostatni etap był przerywany. Lekarz obserwujący nas, co jakiś czas zadawał pytania, sprawdzające czy jesteśmy w stanie logicznie odpowiadać. Przed osiągnięciem 8 000 m moi koledzy otrzymali polecenie założenia na chwilę masek i korzystania z tlenu. Na tej wysokości wznowiliśmy pisanie zakończone podpisami. Zauważyłem u kolegi bardzo wyraźne zmiany; uwidoczniało się blednięcie, drżenie głowy i kończyn. Ja osobiście czułem się jeszcze znośnie, chociaż nie całkiem normalnie. Odczuwałem jak gdyby lekkie otępienie i raz przez ciało przeszła mi fala gorąca.

Następnie zaczęliśmy zjazd z 8 000 m. Lekarz radził korzystać z tlenu, chociaż nikt z nas z początku się do tego nie śpieszył. Rychło jednak okazało się, że schodzenie z wysokości było niezbyt przyjemne na skutek bólu w uszach, tak, że raz po raz korzystaliśmy z tlenu, a nawet często trzeba było wstrzymać podwyższanie ciśnienia. Bardzo skuteczny okazał się środek jaki często używają piloci. Polega on na tym, że palcami zaciska się nos i stara się wypychać przezeń powietrze. Następuje wówczas wyrównanie ciśnienia i odetkanie przewodów wewnętrznych, co z kolei przynosi ulgę.



Jeden ruch dźwigni i za chwilę rozpoczniemy wznoszenie z prędkością 15 m/sek. Foto: Koszewski — LL



A tak wygląda pilot myśliwski w pełnym ekwipunku do lotów wysokościowych

Kiedy znaleźliśmy się na wysokości około 400 m, nie można było otworzyć drzwi kabiny na skutek różnicy ciśnienia. Dowiedzieliśmy się od lekarza ciekawych objawów, których nie zauważyliśmy, a które lekarz oddychający tlenem u nas zauważył. Cała jednak fikcyjna wędrówka na 8 000 m była przyjemna, tym bardziej, że otrzymaliśmy zezwolenie na loty na dużych wysokościach. Każdy z nas postanowił osobiście przekonać się jak jest w rzeczywistości na 8 000 m w szybowcu.

KAZIMIERZ HYJEK

Jak się zachowują piloci? Doktór Kornaszewski z GOBLL-u sprawdza czy w kabinie wszystko w porządku...



...a w kabinie piloci mozolą się nad zadanym tekstem. Jesteśmy na wysokości 8 000 metrów. Foto: Koszewski — LL



Janusz Meissner

• 4 •

Wyprawa na Krzyż

SPÓŹNIAMY się — mówi strzelec. — Jak daleko do celu?

Smolak spogląda na swój zegarek. Wschód słońca powinien nastąpić dopiero za półtorej minuty. Do mostu zaś jest dokładnie pięć i pół kilometra.

Ale wszystko się zgadza: ziemia jest jeszcze nie oświetlona; tam słońce jeszcze nie wzeszło. Widać je tylko z samolotu, który jest przecież wysoko.

Na lewo — Krzyż. Teraz stamtąd zaczyna się ogień. Raz po raz błyskają baterie szybkostrzelnych dział, szyją drobnym, gęstym ściegiem karabiny maszynowe, rwą się stada białych, świecących kul ciężkiej artylerii. Chmary pocisków pędzą w górę, na spotkanie samolotu, to tu, to tam — coraz bliżej — wyrastają szarosine grzyby dymu z rozpryskujących się granatów.

Ale teraz nie pora na uniki i zmiany kierunku lotu: maszyna idzie kursem bojowym prosto nad most.

Tatara rozpiera się mocno w swojej kabinie. Rzuca ostatnie spojrzenie w lewo, wzdłuż toru kolejowego po zachodniej stronie mostu. Długi towarowy pociąg pędzi całą parą w kierunku Krzyża. Hitlerowski maszynista — jakby przeczuwał, że mostowi grozi niebezpieczeństwo — stara się je uprzedzić, dopaść, przejechać na drugą stronę...

Wtem...

— Uwaga! Nurkuję! — woła Smolak i ziemia ucieka sprzed oczu Tatary.

Natomiast pilot już ma ją wprost przed sobą: pięć odgałęzień toru kolejowego, trzy linie szos i trzy odnogi rzek Noteci i Drawy tworzą nieregularną gwiazdę. W środku jej leży miasteczko Krzyż, a nieco w prawo czernieje most, którego cień pada w tej chwili na śnieg.

Wszystko to widać w kręgu celownika bombowego, lecz już po paru sekundach, podczas gdy samolot zaczyna wyć w rosnącym pędzie, miasteczko odchodzi w lewo i wymyka się poza ów krąg, uciekają szosy, opuszcza go wstęga Noteci. Pozostaje w nim tylko most nad błękitnym pasmem Drawy. Most, który rośnie, zajmuje coraz więcej miejsca, wypełnia sobą niemal cały celownik!

Samolot drga, wibruje, pieje i kwiczy spadając pionowo w dół.

— Hura! — wrzeszczą kanonierzy baterii przeciwlotniczych, przekonani, że go zestrzelili.

I nagle ten okrzyk zamiera im w krtani od rozpędzonej maszyny oddzielają się bomby, a pilot wybiera ją zwolna najpierw samymi fletnerami, potem sterem — na stromą linię łuku, która spłaszcza się tuż nad ziemią.

Tatara czuje, jak potężna siła odśrodkowa wgniata go w oparcie siedzenia. Krew zbiega mu do serca, wszystkimi żyłami pcha się niżej, aż do nóg. Na płuca, na wątrobę, żołądek i jelita ciśnie straszliwy ciężar. Ramiona i dłonie nalewają się ołowiem. Ciemnieje w oczach. Kłuje w uszach.

Lecz przez to bolesne kłucie przebija się stłumiony huk wybuchających bomb. Tatara musi zaobserwować ich skutek. Musi widzieć!

Przybliża twarz do szklanej osłony, wytęża wzrok. Mętna szarość zaczyna ustępować jasności dnia. Wyłaniają się coraz wyraźniejsze kształty: nasyp kolejowy... pędzący po nim pociąg z odgiętym w bok pióropuszem dymu nad parowozem i — jakieś czarne strzępy opadające na powierzchnię rzeki wśród obłoków żółtawej mgły...

Ach — nasyp urywa się tuż przed rzeką! Dalej jest pustka...

Myśli biegną teraz jak błyskawica:

— Tu był most!

Po środku wody sterczy nadkruszony filar, z którego zwisają poskręcane żelazne belki przęsła.

— A pociąg?!

Pociąg — długi rząd wagonów towarowych za parowozem, który bucha parą i miecie snopy iskier spod rozpaczliwie hamowanych kół — spiętrza się nagle w potworną piramidę u wjazdu na pierwsze uszkodzone przęsło, a w następnej sekundzie zwala się w przepaść!

* * *

Smolak wyciągnął samolot na dwadzieścia metrów od ziemi i gnał na pełnych obrotach wzdłuż Noteci, aby jak najprędzej wydostać się spod ostrzału wszystkich środków ogniowych, jakie hitlerowcy zgrupowali dokoła mostu. Jest to jedyny sposób oderwania się od nieprzyjaciela, który rozporządza przecież także lotnictwem myśliwskim. „Ił" na tej wysokości jest niemal że niedostępny dla myśliwca, który nie może podejść z dołu od ogona. Trzeba więc lecieć nisko, nie oszczędzając silnika i omijając z daleka znane lotniska i zgrupowania obrony przeciwlotniczej. Tylko, że przy takim locie pole widzenia pilota jest nie większe od pola widzenia kierowcy samochodu. Na domiar złego samolotu nie można ani zahamować, ani zatrzymać. Można tylko wymijać przeszkody lub przeskakiwać je w największym pędzie. Poza tym trzeba wierzyć, że ma się ów przysłowiony łut szczęścia, że nie zmyli się drogi — i gnać! Gnać na wschód, ku lotnisku.

Smolak prowadził maszynę tuż nad ziemią, pochylając ją gwałtownie, aby nie zaczepić o wysokie drzewa, lub skacząc nad jakimś budynkami, które spotykali po drodze. Chwilami tracił orientację, gdy rzeka uciekła w lewo lub w prawo lub gdy las zasłaniał mu widok. Ale nieomylna busola wskazywała kierunek: 78°. Tak minęli Czarnków i wzdłuż jakiejś szosy mknęli nad lasami ku Chodzieży. W słuchawkach odzywał się raz po raz głos Tatary:

— Za nami na lewo trójka Messerschmittów-109 na wysokości trzech tysięcy metrów.

Potem:

— Na prawo z północno - zachodniej strony trzy Me-109. Wysokość dwa tysiące.

Potem — grzechot karabinów maszynowych: Tatara strzela!

— Do czego? — pyta Smolak.

— A, tam jakieś patałachy chciały nas z ręcznych karabinów ułagodzić, więc im posłałem serię.

— Ty, bracie, na niebo uważaj, nie na głupich piechurów z ręcznymi karabinami!

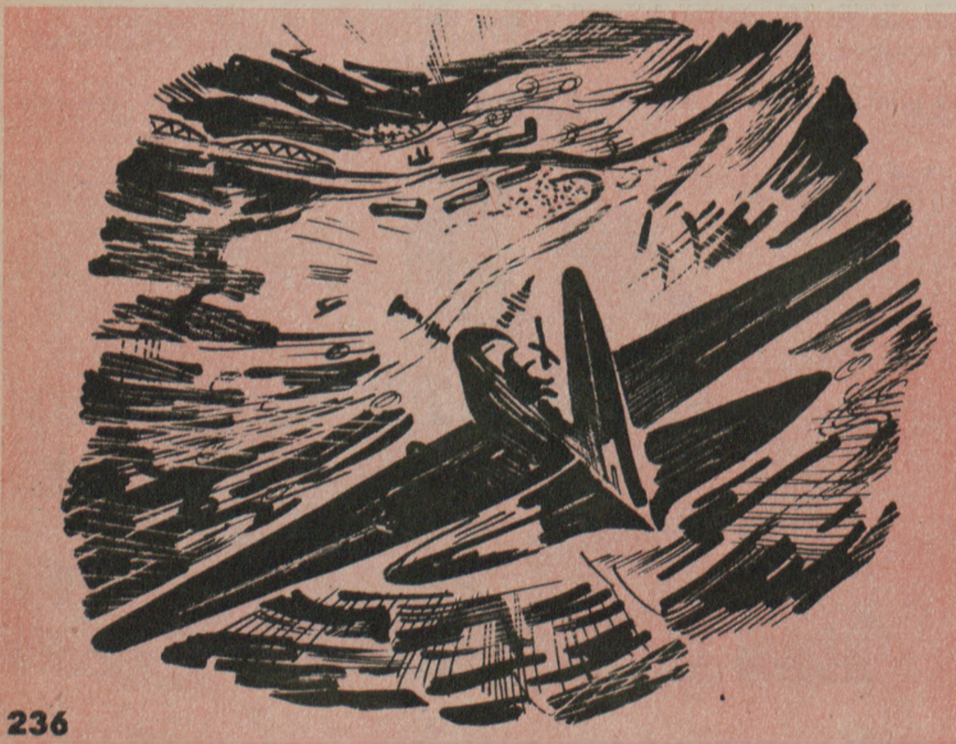
Chodzież wyrasta czerwonymi dachami z koliska lasów. Skręt w lewo — tor kolejowy do Piły — szosa z kolumną czołgów i znów las.

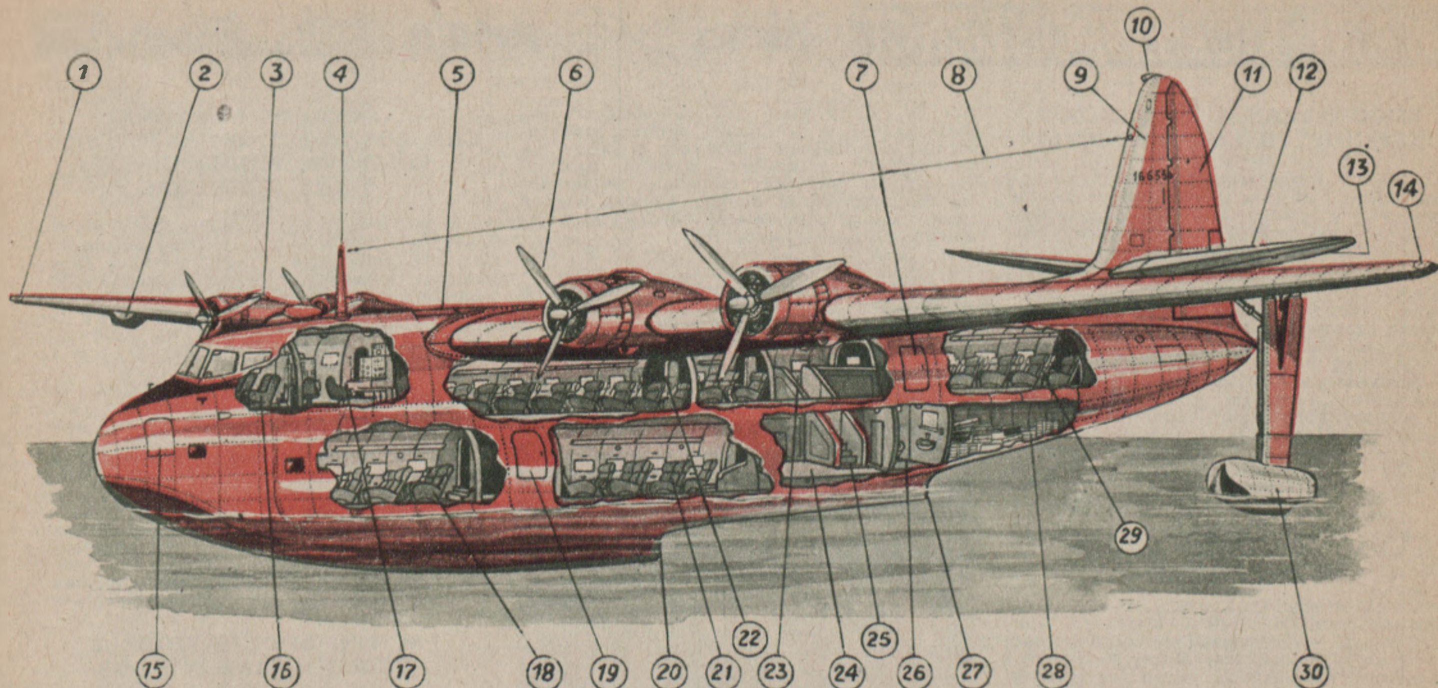
— Od północy bardzo wysoko trzy punkty. Jeszcze nie mogę rozpoznać — mówi Tatara.

Smolak spogląda na lewo w górę. Są! Idą w dół, zbliżają się szybko.

(cdn)

Samolot drga, wibruje, pieje i kwiczy spadając pionowo w dół... i nagle od rozpędzonej maszyny oddzielają się bomby...





ŁÓDŹ LATAJĄCA

Zanim Czytelnicy zapoznają się z zamieszczonym rysunkiem wodnopłata łodziowego, lub inaczej łodzi latającej, warto jest przypomnieć z historii lotnictwa pochodzenie takiego układu.

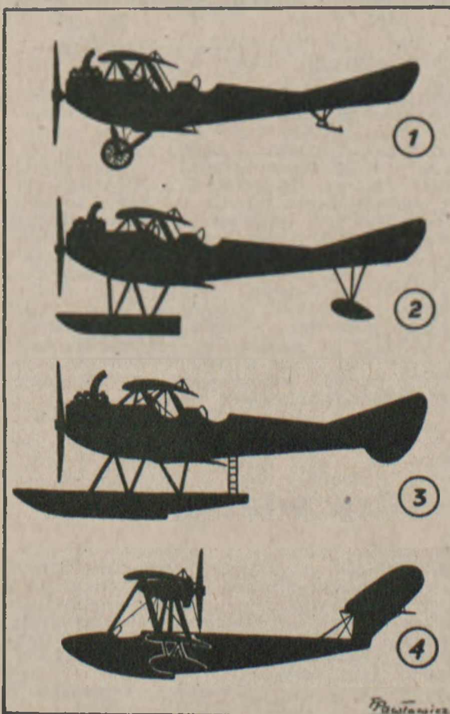
Narodziny wodnopłata miały miejsce w okresie znacznie późniejszym, aniżeli samolotu lądowego. Gdy konstruktorzy przekonali się, że samoloty lądowe mogą bezpiecznie startować i lądować z ziemi, zaczęli zastanawiać się nad możliwościami startu i lądowania (później zwanego wodowaniem) z powierzchni wody. Pierwsze wodnopłaty nie były niczym innym jak samolotami lądowymi, posiadającymi zamiast kół dwa pływaki większe oraz w miejscu płozy trzeci pływak mniejszy; wodnopłat taki spoczywał na wodzie na trzech punktach, na podobieństwo samolotu lądowego.

Odpowiednie ukształtowanie i wydłużenie pływaków pozwoliło następnie na stosowanie tylko dwóch pływaków, przez co samolot, a raczej kadłub samolotu znajdował się w pozycji poziomej w stosunku do powierzchni wody. Ze względu na masę jaką tworzyły pływaki, dla zwiększenia stateczności kierunkowej, częstokroć zwiększano powierzchnię usterzenia pionowego, przedłużając je pod kadłub. Oczywiście, że wodnopłat taki, z prowizorycznie oprofilowanymi pływakami i większą ilością stójek, które łączyły pływaki z kadłubem, posiadał znaczny opór czołowy w locie i z ówczesnymi silnikami nie mógł osiągnąć większej szybkości.

Rosyjski konstruktor D. P. Grigorowicz po przeprowadzeniu prób doszedł do wniosku, że kadłub wodnopłata ukształtowany w formie łodzi powoduje znacznie mniejszy opór czołowy aniżeli samolot lądowy lub wodnopłat pływakowy. Po zbudowaniu kilku łodzi latających — dwupłatów, w roku 1914 zbudował Grigorowicz nadzwyczaj lekką i stateczną łódź pływającą M-5. Wodnopłat ten osiągał prędkość 128 km/godz, która przekraczała szybkość samolotów lądowych pochodzenia zagranicznego, stanowiących wyposażenie lotnictwa wojskowego w roku 1914. Swym wodnopłatem M-5 konstruktor ten rozpoczął całą serię wodnopłatów łodziowych, które dopiero w późniejszym czasie budowane były w innych krajach.

Na rys. 1 uwidoczniono ewolucje wodnopłatów, główny zaś rysunek przedstawia łódź latającą, przeznaczoną dla dalszej komunikacji morskiej. Jest to czterosilnikowy jednopłat. Dla zachowania równowagi poprzecznej na wodzie, przy końcach płatów umieszczone są boczne pływaki, które w locie dla zmniejszenia oporów czołowych są chowane w płaty. Na rysunku uwidoczniono prawy pływak po schowaniu. Kadłub, który posiada kształt łodzi, mieści dwa pokłady: górny i dolny. Dno łodzi ukształtowane jest w dwa stopnie (redany), ułatwiające wynurzenie jej z wody przy starcie. Taki sam kształt posiadają również pływaki wodnopłatów pływakowych, z tą różnicą, że posiadają tylko jeden stopień. Również jeden stopień posiadają lżejsze jedno- i dwusilnikowe wodnopłaty łodziowe. Największa z łodzi latających, która została zbudowana w ostatnich latach, posiada 98 m rozpiętości oraz zaopatrzona jest w 8 silników o mocy 3 000 KM każdy.

Rys. 1



Przedstawiony na rysunku wodnopłat jest jednak najbardziej rozpowszechnionym układem tego typu samolotu, stosowanym w morskim lotnictwie komunikacyjnym o dalszym zasięgu.

Objaśnienie rysunku:

1) Prawe światło pozycyjne (zielone), 2) Prawy pływak boczny schowany w płat, 3) Silnik o gwiaździstym układzie cylindrów, 4) Maszt antenowy, 5) Zapasowe wyjście, 6) Trójramienne śmigło konstrukcji metalowej, o zmiennym skoku, 7) Drzwi wejściowe na górny pokład, 8) Antena, 9) Statecznik pionowy, 10) Tylne światło pozycyjne(białe), 11) Ster kierunkowy, 12) Statecznik poziomy, 13) Ster wysokości, 14) Lewe światło pozycyjne (czerwone), 15) Wejście do przedniego pomieszczenia bagażowego, 16) Kabina pilotów, 17) Kabina nawigatora, radiotelegrafisty i mechanika pokładowego, 18) Kabina pasażerska dla 9 pasażerów, 19) Drzwi wejściowe na dolny pokład, 20) przedni stopień, 21) Kabina pasażerska dla 12 pasażerów, 22) Kabina pasażerska dla 20 pasażerów, 23) Górny pokład, 24) Dolny pokład, 25 Schody łączące górny i dolny pokład, 26) Toaleta, 27 Tylny stopień, 28) Tylny przedział bagażowy, 29) Kabina pasażerska dla 11 pasażerów, 30) Lewy boczny pływak, chowany w płat.

FELIKS PAWŁOWICZ

ZOBOWIĄZANIA ZARZĄDÓW OKRĘGOWYCH LIGI LOTNICZEJ

SZCZECIN. Dla uczczenia pamięci ukochanego Wodza mas pracujących całego świata Towarzysza Józefa Stalina, pracownicy Szczecińskiego Okręgu Ligi Lotniczej na uroczystej masówce podjęli szereg zobowiązań indywidualnych i zbiorowych.

Między innymi został zorganizowany kurs języka rosyjskiego, na który zapisali się wszyscy pracownicy. Kol. Jadwiga Maślińska zobowiązała się prowadzić wykłady dla słuchaczy kursu w ramach zobowiązań. Ponadto postanowiono uaktywnić prace Koła Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, jak również rozpoczęto studiować życiorys Towarzysza Józefa Stalina. Koleżanka Maślińska złożyła podanie do egzekutywy POP z prośbą o przyjęcie do Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Paweł Jodłowski

GDAŃSK. Zarząd Okręgowy Ligi Lotniczej w Gdańsku, dla uczczenia pamięci Józefa Stalina, podjął niżej zamieszczone zobowiązania:

Sekcja Społeczno-Polityczna: tow. tow. Zbigniew Sprengiel, Helena Madejska, Stanisław Knoff — zobowiązali się zorganizować na terenie trójmiasta trzy Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych, jeden teoretyczny kurs spadochronowy, jeden centralny kurs teoretyczny dla kandydatów zakwalifikowanych na skoczków spadochronowych oraz założyć trzy nowe koła LL poza godzinami pracy.

Sekcja Finansowa, Sekcja Org.-Plan., Sekcja Lotnicza i maszynistka zobowiązały się usprawnić swoją pracę i wykonać ją w terminie krótszym niż przewiduje plan.

K. Łaszewski
Gdańsk

AKTYW ZMP-OWSKI — NA SAMOLOTY!

Zarząd Szkolny ZMP przy Zasadniczej Szkole Metalowej Zakładów Metalowych w Radomiu, pragnąc jeszcze bardziej zwiększyć ilość młodzieży na kursach lotniczych, podjął zobowiązanie przeszkolenia całego aktywu ZMP-owskiego. Wszyscy więc uznani za zdolnych do szkolenia lotniczego przez komisję lekarską będą mogli zostać pilotami czy skoczkami. Wzywamy młodzież całego kraju do podejmowania podobnych zobowiązań i do współzawodnictwa w przyjęciach na kursy lotnicze.

Julian Pietrzyk
Radom

SPOTKANIE PILOTÓW Z BYŁYMI ZWM-OWCAMI

28 lutego 1953 r. w auli Gimnazjum Ziemi Kujawskiej we Włocławku odbyło się w związku z rocznicą 10-lecia ZWM spotkanie pilotów i członków LL z byłymi ZWM-owcami. W czasie uroczystości przedstawiciel Zarządu Okręgowego LL ob. Szauder zapoznał zebranych z celem i zadaniami LL, a następnie przekazał proporzec przechodni, ufundowany przez Zarząd Okręgu LL w Bydgoszczy dla najlepszego Oddziału LL na szczeblu Okręgowym — Oddziałowi Włocławskiemu.

Na zakończenie odbyło się przekazanie upominków w postaci książek oraz modeli redukcyjnych samolotów, wykonanych przez modelarnię Włocławka byłym ZMW-owcom, przodownikom pracy i nauki oraz najlepiej pracującym Kołom LL na terenie Włocławka. (692).

Leonard Napiórkowski
Włocławek

LOTNICZA MODELARNIA DOMU HARCERZA W KŁODZKU

Modelarnia lotnicza w Domu Harcerza posiada obszerną kronikę swego powstania, istnienia, osiągnięć i niedociągnięć modelarzy oraz kierownictwa. Jak nam wiadomo trudniej jest pracować z dziećmi aniżeli ze starszą młodzieżą, Jednak, mimo tego i niektórych niedociągnięć byłych instruktorów modelarni, obecnie można ją przyrównać do wzorowych modelarni w Okręgu. Modelarnia liczy 60-ciu uczestników, którzy podzieleni są na grupy, eskadry i klucze. Eskadry te współzawodniczą między sobą, tak że ogólny plan prac modelarskich zostaje zawsze w poważnym stopniu przekroczony. W eskadrach i kluczach prowadzi się oszczędność materiałów, wydając modelarzom ściśle taką ilość materiału, ile potrzeba na zbudowanie danego modelu według planu. Ponadto modelarze bardziej zaawansowani pomagają słabszym.

Od dnia 15 października 1952 r. do dnia 1 stycznia 1953 r. odbywał się kurs modelarstwa lotniczego II-go stopnio z uwzględnieniem pracy instruktorskiej z dziećmi. Na kurs ten uczęszczali dowódcy kluczy i eskadr: Krystyna Kukla, Michał Baszuro, Jerzy Krupa i wielu innych. Lokal modelarni jest udekorowany hasłami, makietami i emblematami lotniczymi oraz państwowymi. Poza tym w modelarni przejawia się planowość pracy, dbałość o narzędzia i materiał.

Wszystkie prace nastawione są na usamodzielnienie modelarzy, np. przy budowie modelu „Żaka" instruktor osądza, że modelarz będzie potrzebował cztery razy jego pomocy przy budowie modelu; wydaje wtedy cztery karteczki kontrolne, a modelarz po ich wyczerpaniu nie może już liczyć na pomoc instruktora, tylko sam musi pokonywać różne trudności i przez to właśnie usamodzielnia się. W każdą niedzielę na pobliskim lotnisku modelarskim odbywa się oblatywanie modeli, omawiane następnie w poniedziałki. To wszystko przyczynia się do podwyższenia poziomu wiadomości modelarzy, którzy uczą się jednocześnie zagadnień społecznych, jak dbać o dobro publiczne, nabierają cech koleżeńskości, sumienności i zdyscyplinowania. (344).

Jan Niewiadomski
Kłodzko

Wręczenie proporca przechodniego dla najlepszego oddziału LL w Rzeszowie oraz proporczyka dla przodownika pracy ob. Władysława Chawrony.





Członkowie Koła LL nr 3 w Poznaniu solidnie przygotowali się do sezonu, co możemy stwierdzić na powyższym zdjęciu.

Czy wiecie, że?

Staraniem Zarządu Kolejowego Oddziału Ligi Lotniczej przy DOKP nastąpiło 4 marca br. w Stalinogrodzie przy ul. Gliwickiej 43 (w dotychczasowej modelarni PKP nr 318) uroczyste otwarcie Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa Lotniczego. Odtąd Ośrodek czynny jest codziennie od godziny 16.00 — 20.00. (766).

Stanisław Gawełek
Stalinogród

AEROKLUB KUJAWSKI LIGI LOTNICZEJ ORGANIZATOREM WYSTAWY MODELARSKIEJ ORAZ KONKURSU

W sali Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Inowrocławiu zorganizowano staraniem Kujawskiego ALL wystawę modelarską, połączoną z konkursem o tytuł najlepszej modelarni miasta Inowrocławia i powiatu inowrocławskiego. W konkursie tym brały udział modelarnie: przy Kujawskim ALL, Domu Harcerza i modelarnia LL w Janikowie.

Impreza ta miała na celu popularyzowanie osiągnięć najmłodszych modelarzy, przyszłych instruktorów i konstruktorów naszego Ludowego Lotnictwa.

Dla najlepszej modelarni Kujawski ALL ufundował puchar przechodni, dla najlepszych oraz przodujących modelarzy — szereg cennych nagród. Uroczyste wręczenie nagród i dyplomów przodującym modelarzom miasta Inowrocławia i powiatu odbyło się w świetlicy Kujawskiego ALL.

Józef Bromka
Inowrocław

W TPD BUDUJĄ MODELE PUBLIKOWANE W SIMIE

Odwiedziłem niedawno modelarnię lotniczą przy szkole TPD w Warszawie na Żoliborzu. Znana ona jest z pięknego modelu „Junaka", wykonanego w skali 1:4, który brał udział w licznych uroczystościach lotniczych.

Dwa miesiące temu modelarnia przeszła remont. Pod kierunkiem instruktora Zbigniewa Kwiczali chłopcy przystąpili obecnie do reorganizacji modelarni. W pracy tej wyróżnił się modelarz Ryszard Rędziejowski. Obecnie przystąpiono już do normalnych zajęć. Chłopcy odbyli kurs teoretyczny, wykonali wstępne modele opracowane przez instruktora, a teraz zaczęli budowę modeli typu JAD 2 bis „Żuraw", którego plan był zamieszczony w SIM-ie.

Andrzej Mystkowski

JESZCZE JEDNO KOŁO LL W STALINOGRODZIE

W Zasadniczej Szkole Górniczej przy kopalni „Wanda-Lech" powstało koło Ligi Lotniczej. Koło to liczy 44 członków. Oddział Miejski LL na prośbę członków tego koła zorganizował Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych, którego otwarcie nastąpiło w dniu 19 lutego br. Wykładowcami na kursie są piloci Aeroklubu Śląskiego.

K. Zającówna
Stalinogród

KONKURS GAZETEK ŚCIENNYCH

W dniu 24 marca 53 r. odbyło się nagrodzenie gazetek ściennych nadesłanych na konkurs zorganizowany przez ZGLL z okazji X Rocznicy ZWM.

Do konkursu zgłoszono 41 gazetek ściennych, z których zakwalifikowano 39. Komisja brała pod uwagę opracowanie graficzne, treść artykułów, powiązanie tematyczne, możliwości wykonawcze oraz pracę zespołową.

I miejsce zajął Oddział Miejski Stalowa Wola — radioodbiornik,

II miejsce koło LL przy CBK PTK w Poznaniu — biblioteka beletrystyczna.

III miejsce koło LL przy PZTP w Nałęczowie — biblioteka beletrystyczna.

IV miejsce ALL Białystok — komplet do siatkówki.

V miejsce koło ZMP we Włocławku — komplet gier świetlicowych.

VI miejsce ALL w Toruniu — komplet płyt gramofonowych,

VII miejsce Powiatowa Modelarnia LL w Zamościu — komplet narzędzi modelarskich.

VIII miejsce koło LL przy Technikum Budowlanym w Lublinie — album B. Bieruta, Warszawa w planie 6-letnim.

IX miejsce koło LL przy Szkole Podstawowej Nr w Jarosławiu — album Piękno Polski Ludowej.

X miejsce koło LL przy ZBM w Kutnie — album pt. Polska Ludowa i jej młodzież.

XI nagrodę, jako wyróżnienie poza konkursem, przyznano Oddziałowi Kolejowemu LL w Szczecinie.

P. J.



Jeszcze ponad dwa miesiące dzieli nas od zakończenia roku szkolnego, a już od dawna przezorni Czytelnicy zasypują redakcję listami, prosząc o radę i wyjaśnienia odnośnie wyboru szkół, kształcących inżynierów lotniczych lub techników.

Przed tymi, którzy ukończyli już lub kończą w roku bieżącym XI klasę szkoły ogólnokształcącej, stoi otworem

WYDZIAŁ LOTNICZY POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ LUB WROCŁAWSKIEJ

A więc kandydaci na inżynierów powinni wziąć kurs na Politechnikę. Co trzeba zrobić aby być przyjętym na Wydział Lotniczy? Otóż przy każdej szkole ogólnokształcącej i we wszystkich miastach powiatowych istnieją Komisje Rekrutacyjne, za pośrednictwem których należy starać się o przyjęcie na Politechnikę. Ci więc, którzy w roku bieżącym zdają maturę, powinni kierować podania do szkolnych Komisji Rekrutacyjnych. Ci natomiast, którzy zdali maturę w roku ubiegłym i wcześniej — składają podania bezpośrednio w Powiatowych Komisjach Rekrutacyjnych, istniejących przy Prezydiach Rad Narodowych. Do podania należy dołączyć życiorys, metrykę urodzenia, świadectwo dojrzałości oraz opinię ZMP. Dokumenty Wasze będą w pierwszym rzędzie rozpatrywane przez Powiatowe Komisje Rekrutacyjne, które z kolei prześlą je do dziekanatu Wydziału Lotniczego Politechniki, skąd otrzymacie zawiadomienie o dopuszczeniu Was do egzaminu wstępnego oraz jego terminie. Na tym kończy się pierwszy etap Waszych starań. Pozostają jeszcze egzaminy.

Kandydaci składają egzamin pisemny i ustny z następujących przedmiotów: matematyki, fizyki, kierunku studiów i ekonomii politycznej, przy czym, kto dobrze zda egzamin pisemny, może być zwolniony z egzaminu ustnego.

Pamiętajcie, że kandydatów na Wydział Lotniczy jest dużo i tylko naprawdę dobrze zdany egzamin zapewni Wam przyjęcie.

Przed tymi młodszymi, którzy ukończyli lub kończą w bieżącym roku VII klasę szkoły podstawowej, stoją otworem

TECHNIKA MECHANICZNE MPM

w Warszawie — ul. Śniadeckich 17; Bielsku — ul. Słowackiego 24; Rzeszowie — ul. Obrońców Stalingradu 120; Mielcu — ul. Daszyńskiego 117; Wrocławiu — Psie Pole oraz Technikum Budowy Silników w Warszawie — ul. Hoża 88.

Nauka w wymienionych uczelniach trwa 4 lata. Kandydaci przyjmowani są po ukończeniu 7 klas szkoły podstawowej oraz 14 roku życia i nie przekroczeniu 18-tego. Ubiegający się o przyjęcie do Technikum powinni przesłać pod jeden z wymienionych wyżej adresów podanie, życiorys, metrykę urodzenia, świadectwo o zamożności rodziców wydane przez Gminną, Miejską lub Powiatową Radę Narodową oraz świadectwo szkolne. Ci, którzy VII klasę kończą w bieżącym roku powinni zaznaczyć w podaniu, że świadectwo szkolne dostarczą w terminie późniejszym.

Kandydatów obowiązuje egzamin wstępny; pisemny i ustny z języka polskiego, matematyki oraz ustny z nauki o Polsce i świecie współczesnym. Egzaminy wstępne odbędą się w czerwcu. O dokładnym terminie egzaminów kandydaci zostaną powiadomieni przez odnośne dyrekcje technikum.

Należy dodać, że ilość miejsc w internatach przy tych technikach jest bardzo ograniczona i wskazane jest, aby kandydaci zamiejscowi starali się o lokum w danej miejscowości we własnym zakresie.

Przemysław Twerdochlip — Suwałki (580).

Powyższe informacje stanowią odpowiedź na listy kol. kol. **Włodzimierza i Ryszarda Kowalskich** z Bełchatowa, **Czesława Zdziebłowskiego** z Cieplic, **Franciszka Soczyny** z Młoszczowej, **Tadeusza Górskiego** z Włoszczowej, **Józefa Maszkowskiego** ze Świebodzic, **Mariana Przekwasa** z Nadborowa, **Janusza Ekierta** z Olsztyna, **Jana Kalisza** z Zabrza (49), **Zdzisława Pietrasa** ze Spław (152), **Jerzego Steckiego** z Hajnówki (195), **Edwarda Węcławskiego** z Braniewa (470), **Józefa Skubicha** z Sulecina (515), **Ryszarda Królikowskiego** z Gdańska (591), **Stanisława Dziedzica** z Gdańska (586), **Władysława Neska** z Bosołowa (579), **Jerzego Bojarynusa** z Lalin (702), **Zygmunta Sidowicza** z Białegostoku (724), **Szymona Chorzowskiego** z Radomska (728), **Lucjana Lubonia**, **Zbigniewa Pasierbskiego** i **Jerzego Tuleja** z Olkusza (732), **Eugeniusza Jarosińskiego** z Łomży (743), **Wiesława Frankowicza** z Olsztyna (777).

Kol. kol. **Janusz Piernikowski** z Włocławka (707), **Leonard Woronowicz** z Wielkich Sterławek (735), **Jan Klin** z Turośni (747), **Franciszek Lenczewski** z Kuźnicy (765) — proszą redakcję o podanie informacji dotyczących Korpusu Kadetów. A więc czytajcie uważnie. Kandydaci do

KORPUSU KADETÓW

przyjmowani są po ukończeniu 7 klas szkoły podstawowej oraz ukończeniu 14-tego i nie przekroczeniu 15-tego roku życia. Podania z załączeniem życiorysu własnego, życiorysu rodziców lub opiekunów, świadectwa szkolnego z 7 klasy, należy składać w miesiącach maju i czerwcu br. Podania trzeba kierować na adres: Dowództwo Korpusu Kadetów w Warszawie. Należy ściśle przestrzegać podanego terminu, gdyż podania nadesłane w innym terminie nie będą rozpatrywane. Bliższe szczegóły dotyczące egzaminów wstępnych otrzymacie bezpośrednio z Korpusu Kadetów.

ODPOWIEDZI KRÓTKIE

Kol. **Józef Tkaczyk** — Garbów (550). W sprawie Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych zwróćcie się do właściwej ze względu na miejsce zamieszkania Wojskowej Komendy Rejonowej. Rebusów nie wykorzystamy. Opracujcie coś bardziej pomysłowego.

Kol. kol. **Jan Nieściorak** — Krzywowólka (727). **Alojzy Magelle** — Środa Śląska (114). **Stanisław Dolata** — Bierzów (691), **Ryszard Klucznik i M. Madonecki** — Bartoszyce (761) **Zdzisław Szymański** — Ciechanów (763), **Józef Małuch** — Szarkówka (790). Przyjęcia na szkolenie lotnicze w roku bieżącym zostały już zakończone. Musicie czekać do roku przyszłego.

Kol. **Jan Krawczyk** — Kielce (774). Radzimy zaprenumerować SiM w najbliższym urzędzie pocztowym. Wówczas pozbędziecie się kłopotu szukania SiM-u w kioskach i będziecie mieli pewność, że każdy egzemplarz dotrze do Waszych rąk.

PIOSENKA LOTNICZA

Słowa: **E. Bobrowski.** Muzyka: **A. Lewak**

Kiedy byłem modelarzem,
miałem coś dwanaście lat.
To chodziłem pełen wrażeń,
śmiał się do mnie cały świat.

I czekałem gdy w sobotę
wyjdzie wreszcie nowy „SiM".
Czytać miałem go ochotę
bo nowości pełno w nim.

Refren:

Skrzydła i Motor czytam z ochotą
to moje pismo już od lat
Nowe modele jest ich tam wiele
i wiem czym żyje, lotniczy świat.

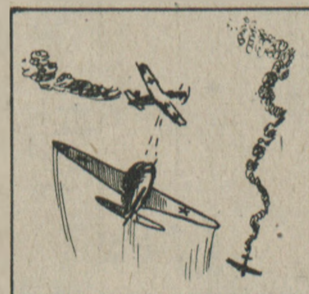
Dzisiaj jestem już pilotem,
i podniebne szlaki znam.
Latam pięknym samolotem
wreszcie go prowadzę sam.

Lecz w sobotę po południu,
gdy z lotniska wraca się,
„SiM" kupuję w pierwszym kiosku
nie zapominając, że:

Refren:

JAK WOŁODIA ŁAWRYNIENKOW ZOSTAŁ LOTNIKIEM

Tekst: JOANNA MALISZEWSKA Rysunki: JANUSZ ROCKI



16

W czasie jednej z walk powietrznych, po zestrzeleniu trzynastego z kolei hitlerowskiego samolotu, Wołodia wdał się w nierówny pojedynek z dwoma hitlerowskimi myśliwcami, którzy napadli jego serdecznego kolegę, Michaiła Tiulenina. W zapale walki nie spostrzegł, jak na pomoc hitlerowcom nadeszła nagle cała trójka Focke-Wulfów. Ogniste strugi przeszywały całą szarzejącą już kopułę nieba.



17

I nagle... Wołodia nie pamiętał jak to się stało — lewe ramię bezwładnie opadło, a na rękawie kombinezonu pojawiła się krew. Czując, że nie doprowadzi maszyny do lotniska, Wołodia znowu zdecydował się na skok. Ostatkiem sił odsunął pokrywę kabiny Jaka i szarpnął za uchwyt wyzwalający spadochronu.

W tym momencie uświadomił sobie, że jest tak osłabiony upływem krwi, że nie potrafi pokierować linkami, aby wylądować poza pierwszym skrajem radzieckiej obrony.



18

Opadał półprzytomny między strugami pocisków wybuchami rakiet i kłębami dymu, które aż tu dochodziły ze zbombardowanych przez radzieckich pilotów zbiorników z paliwem.

Upadł wreszcie na ziemię i stracił przytomność. Leżał tak parę godzin, a wokół niego huczała bitwa, rozlegało się zajadłe terkotanie karabinów maszynowych i wybuchy pocisków. W nocy podkradli się do niego dwaj hitlerowscy zwiadowcy i porwali go do sztabu odcinka.

(c. d. n.)

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ
Kierownik graficzny
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: **P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,80; kwartalnie — zł 8,40; półrocznie — zł 16,18; rocznie — zł 33,60. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.
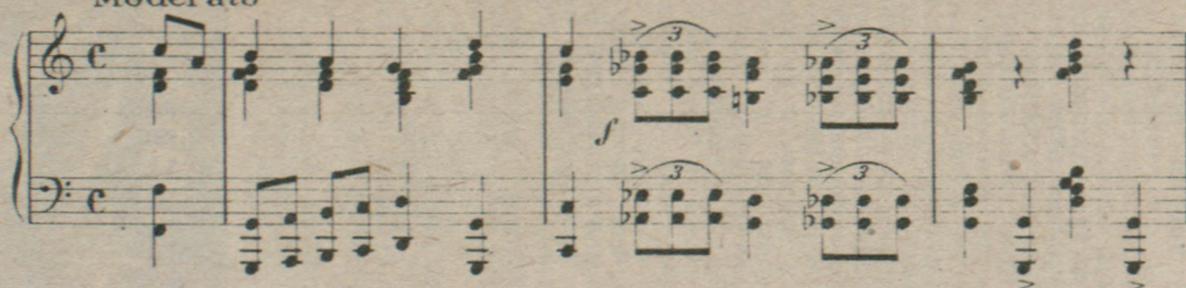
Format papieru 84 cm, rotograwiura, klasa VII, 65 gram, maszynopis otrzymano dnia 30. III. 1953 r. wykonano 10. IV. 1953 r.
Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. 1669/C. 4-B-15204

SKRZYDŁA i MOTOR

Piosenka lotnicza

Słowa: E. BOBROWSKI Muzyka: Arnold LEWAK

Moderato



f mf

1. Kie dy by łem mo de la rzem, mia łem coś dwa na ście lat To cho-
2. Dzi siaj je stem już pi lo tem, i pod nie bne szla ki znam, la tam

dzi łem pe łen wra żeń śmiał się do mnie ca ły świat i cze ka łem, gdy w so
pię knym sa mo lo tem wreszcie go pro wa dzę sam. lecz w sobo tę po po

bo tę wyjdzie wreszcie no wy „SiM” czy tać mia łem go o cho tę bo no
łu dniu gdy zlot nis ka wra ca się, „SiM” ku pu ję w pierwszym kiosku nie za

rit. **Refren** *(a tempo)*

wości peł no w nim. Skrzydła i Mo tor, czytam zo cho tą To moje pismo już od
po mi na jąc że: Skrzydła i

rit. *ff* *rit.* *a tempo f*

lat nowe mo de le, jest ich tam wie le i wiem czym ży je, lot ni czy świat Tygodnik

dla skrzydlatych to jest bra ci kto czyta „SiM" to nigdy nic nie tra ci Skrzydło i Mo - tor, czytam zo

cho tą To moje pismo już od lat. Dzisiaj lat.

1. 2.

f *ff*

8